

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR**  
**FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES**

**ESTUDIO Y EVALUACIÓN DE FACTIBILIDAD PARA LA  
CREACIÓN DE UNA PISTA DE MOTOCROSS DIRIGIDO A NIÑOS,  
JÓVENES Y ADULTOS UBICADO EN EL SECTOR NORTE DEL  
DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO.**

**DISERTACIÓN DE GRADO PREVIA LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO  
DE INGENIERÍA COMERCIAL**

**FERNANDO XAVIER VALDIVIESO RIVADENEIRA**

**DIRECTOR: DR. FRANCISCO QUISIGUIÑA**

**QUITO, 2010**



**DIRECTOR DE DISERTACIÓN:**

Dr. Francisco Quisiguiña

**INFORMANTES:**

Ing. Pablo Paredes

Ing. Paulina Mancheno

## DEDICATORIA

Quiero dedicar este trabajo a todas las personas que forman parte de mi vida; mis padres Fernando y Gabriela, por todo el apoyo y cariño que me han dado a lo largo de mi vida, por ser el soporte y alegría que día a día me da la fuerza de levantarme y luchar por ser mejor, a mi novia Belén por siempre estar junto a mi en los momentos más difíciles, donde no veía una salida y ella me ayudó a encontrarla, a mis hermanos Camila y Sebastián quienes con sus palabras de aliento y comprensión ayudaron a que este sueño se haga realidad, a mi abuelita Vivi, que por más lejos que se encuentre siempre me alentó, guió y me dio ánimo para cumplir con este sueño.

Una dedicatoria especial para mi abuelita Magdalena, que desde el cielo guía mi camino y me da seguridad.

*Fernando Xavier.*

## **AGRADECIMIENTO**

Primero que nada quiero agradecer a Dios, ya que sin sus bendiciones nada de lo que soy y tengo sería posible.

A toda mi familia, quien con su apoyo me brindaron ánimo para dar este gran paso en mi vida.

A mi novia Belén, y mi amigo Sebastián, sin su ayuda no habría logrado este reto tan importante.

A mi director Francisco, y mis informantes Paulina y Pablo, que gracias a su ayuda, paciencia y colaboración logré cumplir con este desafío.

A la Pontificia Universidad Católica del Ecuador, por contribuir con mi formación íntegra y profesional de la cuál me siento orgulloso de pertenecer.

***Fernando Xavier.***

## ÍNDICE

<b>1</b>	<b>CAPITULO I.- ANALISIS DEL ENTORNO</b>	<b>2</b>
<b>1.1</b>	<b>Macroeconomía</b>	<b>2</b>
1.1.1	SITUACIÓN GENERAL DEL PAÍS	2
1.1.2	HISTORIA DEL MOTOCROSS	3
1.1.3	MOTOCROSS EN ECUADOR	4
<b>1.2</b>	<b>Principales Factores del Entorno</b>	<b>5</b>
1.2.1	FACTORES SOCIALES.	5
1.2.2	FACTORES ECONÓMICOS	9
<b>2</b>	<b>CAPITULO II.- ESTUDIO DE MERCADO</b>	<b>20</b>
<b>2.1</b>	<b>Segmentación de mercado</b>	<b>20</b>
2.1.1	SEGMENTACIÓN GEOGRÁFICA	20
2.1.2	SEGMENTACIÓN DEMOGRÁFICA	21
2.1.3	SEGMENTACIÓN CONDUCTISTA	21
<b>2.2</b>	<b>Investigación de mercado</b>	<b>22</b>
2.2.1	OBJETIVO GENERAL	22
2.2.2	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	22
2.2.3	ESTRUCTURA DE LA INVESTIGACIÓN DE MERCADO	23
2.2.4	ENCUESTA DE MERCADO	24
2.2.5	CONCLUSIONES DE LA INVESTIGACIÓN	54
<b>2.3</b>	<b>Estrategias de Marketing</b>	<b>56</b>
2.3.1	PRODUCTO	56
2.3.2	PLANO PROPUESTO DE NORTHVALLEY	57
2.3.3	ESTRATEGIAS DE PRODUCTO	57
2.3.4	PLAN OPERATIVO	58
<b>2.4</b>	<b>Precio</b>	<b>59</b>
2.4.1	INVERSIÓN	59
2.4.2	ESTRATEGIA DE PRECIO	60
2.4.3	PLAN OPERATIVO DE PRECIO	60
2.4.4	FORMAS DE PAGO	60
2.4.5	TARJETA DE AFILIACIÓN	61

<b>2.5</b>	<b>Plaza</b>	<b>61</b>
<b>2.6</b>	<b>Publicidad y Promoción</b>	<b>61</b>
<b>3</b>	<b>CAPITULO III.- ESTUDIO TECNICO</b>	<b>65</b>
<b>3.1</b>	<b>Estudio de localización</b>	<b>65</b>
3.1.1	ESTUDIO DE MACRO LOCALIZACIÓN	65
3.1.2	ESTUDIO DE MICRO LOCALIZACIÓN	65
<b>3.2</b>	<b>Ingeniería del proyecto</b>	<b>66</b>
3.2.1	MOBILIARIO, EQUIPO Y MATERIAL	66
3.2.2	DESCRIPCIÓN Y DISTRIBUCIÓN DEL LUGAR FÍSICO	69
<b>4</b>	<b>CAPITULO IV.- ESTUDIO DE GESTION</b>	<b>70</b>
<b>4.1</b>	<b>Descripción de la organización</b>	<b>70</b>
<b>4.2</b>	<b>Desarrollo de la planificación estratégica</b>	<b>70</b>
4.2.1	MISIÓN	70
4.2.2	VISIÓN	71
4.2.3	REGLAMENTO	71
4.2.4	OBJETIVOS	91
4.2.5	ANÁLISIS FODA	92
<b>4.3</b>	<b>Marco Legal</b>	<b>95</b>
4.3.1	CONSTITUCIÓN DE LA EMPRESA	95
4.3.2	PERMISOS	98
<b>5</b>	<b>CAPITULO V.- ESTUDIO FINANCIERO</b>	<b>100</b>
<b>5.1</b>	<b>Presupuestos Financieros</b>	<b>100</b>
<b>5.2</b>	<b>Inversión</b>	<b>101</b>
5.2.1	INVERSIÓN FIJA	102
5.2.2	INVERSIÓN DIFERIDA	102
5.2.3	GASTOS DE CONSTITUCIÓN	103
5.2.4	TRABAJOS DE CONSTRUCCIÓN	104
5.2.5	INVERSIÓN DE CAPITAL DE TRABAJO	105
5.2.6	INVERSIÓN INICIAL TOTAL	106

**5.3 FINANCIAMIENTO 107**

5.3.1 FUENTE DE FINANCIAMIENTO – RECURSOS DE TERCEROS 109

5.3.2 TABLA DE AMORTIZACIÓN DE FINANCIAMIENTO 111

**5.4 Presupuestos 111**

5.4.1 PRESUPUESTO DE INGRESOS 112

5.4.2 PRESUPUESTO DE COSTOS Y GASTOS 115

5.4.3 ESTADOS FINANCIEROS PROYECTADOS 118

5.4.4 FLUJO DE CAJA DEL PROYECTO 126

**5.5 Evaluación Financiera 128**

5.5.1 ANÁLISIS VERTICAL 128

5.5.2 ANÁLISIS HORIZONTAL 132

5.5.3 DETERMINACIÓN DE LA TASA DE DESCUENTO DE LOS RECURSOS  
DE LOS ACCIONISTAS 138**Valor Actual Neto (VAN) 139**

5.5.4 TASA INTERNA DE RETORNO (TIR) 141

5.5.5 RECUPERACIÓN DE INVERSIÓN 142

5.5.6 ANÁLISIS DE SENSIBILIDAD 143

5.5.7 PUNTO DE EQUILIBRIO 146

5.5.8 APLICACIÓN DE INDICADORES FINANCIEROS 148

**6 CAPITULO VI.- CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES 156****6.1 Conclusiones 156****6.2 Recomendaciones 158****Anexo 1 163****Anexo 2 194****Anexo 3 215**



## **RESUMEN EJECUTIVO**

El principal objetivo de esta investigación es comprobar la Factibilidad de la Construcción de una Pista de MotoCross en el Distrito Metropolitano de Quito, y así contribuir con la formación de nuevos atletas de alta competencia en la disciplina del MotoCross.

En el capítulo primero se realiza un análisis del entorno, donde se revisa la situación actual del país, los principales factores Macroeconómicos y Sociales. Se describe también la información general del deporte, historia del mismo y la práctica del MotoCross en el Ecuador.

En el segundo capítulo se desarrolla un Estudio de Mercado y de manera general el Plan de Marketing que tiene como objetivo general determinar la potencialidad y las condiciones actuales de los motociclistas que desean entrenar y competir en una pista de MotoCross ubicada en el Distrito Metropolitano de Quito. En este capítulo se detalla la segmentación y el posicionamiento. Para concluir el Plan de Marketing, se hace un análisis de cada una de las variables del Marketing Mix; producto, precio, plaza y promoción y se determinan las principales estrategias de cada uno.

En el capítulo tres se trata el estudio técnico del Proyecto, donde se analiza a profundidad la localización e ingeniería del mismo. Se desarrolla una distribución del lugar físico así como se analiza el equipo y material necesarios.

El Capítulo cuatro trata sobre la información de la empresa, donde se muestra la visión, misión y objetivos del proyecto, así como se realiza un análisis FODA para conocer que fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas presenta el proyecto. En este mismo capítulo también se muestran los reglamentos necesarios para las competencias de

MotoCross según los Organismos Internacionales de Motociclismo; así como el marco legal en el que la empresa será legalmente conformada.

En el capítulo cinco se muestra el capítulo Financiero, donde obtendremos presupuestos y proyecciones que nos ayudará a decidir si el proyecto es factible y rentable financieramente mediante Índices Financieros.

Al finalizar la investigación se presentan las conclusiones y recomendaciones obtenidas durante el desarrollo de proyecto.

## INTRODUCCIÓN

En el Distrito Metropolitano de Quito, existen muchos aficionados a los deportes extremos, entre estos deportes se encuentra la competencia de Motocicletas, este es un deporte que cada día obtiene más seguidores.

Para los amantes de este deporte, es necesario contar con un lugar cercano donde puedan practicar las diferentes modalidades que el Motociclismo permite, como el MotoCross, lamentablemente dentro del Distrito Metropolitano de Quito no existen pistas donde todos los adeptos puedan practicar frecuentemente.

Es por esto que en esta investigación se pretende comprobar la factibilidad de la creación de una pista de MotoCross, donde todos los adeptos de este apasionado puedan entrenar, competir, y pasar un momento agradable junto a sus familiares y amigos. Este proyecto será en un lugar cercano, que no les tome mucho tiempo en llegar y así sus prácticas sean más eficientes y continuas.

La nueva Pista de MotoCross también contribuirá con la formación de nuevos competidores que dejarán en alto el nombre del país y de la ciudad, con la preparación que entregará un entrenador profesional a los nuevos motociclistas.

## **1 CAPITULO I.- ANALISIS DEL ENTORNO**

### **1.1 MACROECONOMÍA**

#### **1.1.1 Situación General del País**

El 2010 es un año lleno de expectativas para la situación financiera y de producción del país y del mundo, aunque no con la misma tendencia que tenía antes de la crisis de Septiembre del 2008; según el FMI el mundo espera crecer económicamente un 3% en el 2010; y en el Ecuador se espera un crecimiento del 3.1%.<sup>1</sup>

La situación financiera y política del país es sólida según el Banco Central del Ecuador. En el 2007 la Masa Monetaria (M1) era de 5.969 millones de dólares; a Noviembre de 2010, este indicador asciende a 9.037 millones de dólares.

Por otro lado, la Reserva Internacional de Libre Disponibilidad casi se ha duplicado de 2.100 millones de dólares a 4.098 millones de dólares entre Enero del 2007 y Noviembre del 2009.

La inversión Extranjera en el país ha variado en los últimos años. En el 2007 existió una inversión extranjera de 194 millones de dólares; en el 2008 este monto subió a 1,000 millones de dólares principalmente apalancado en el

---

<sup>1</sup> [www.bce.fin.ec](http://www.bce.fin.ec)

sector de Transporte, almacenamiento y Comunicaciones, explotación de minas y canteras, y en la Industria Manufacturera. En el 2009 este monto cae nuevamente a 311 millones de dólares.

### **1.1.2 Historia del MotoCross**

<sup>2</sup> “El motociclismo como deporte, se origina lógicamente, después de haberse inventado la motocicleta, la que apareció en Alemania en 1885, año en que Gottlieb Daimler instaló un motor de combustión a una bicicleta de madera.

En 1896 se celebró la primera carrera de motos, en Francia, cuando ocho competidores recorrieron ida y vuelta la distancia de París a Nantes, recorriendo 152 kilómetros. El ganador, M. Chevalier, montaba un triciclo Michelin-Dior.

El MotoCross es una disciplina motociclista que se desarrolla en circuitos sin asfaltar o en campo a través y en la que los distintos participantes disputan una carrera con el objetivo de finalizar en primera posición en la meta. Es una de las modalidades más espectaculares del motociclismo, en la que se combina la velocidad con la destreza necesaria para controlar la moto ante las irregularidades naturales (y en algunos casos artificiales) del terreno, con curvas cerradas, montículos, baches, cambios bruscos de rasante, cursos de

---

<sup>2</sup>[http://www.bnp.gob.pe/snb/data/periodico\\_mural/2007/05/deportes/motociclismo.pdf](http://www.bnp.gob.pe/snb/data/periodico_mural/2007/05/deportes/motociclismo.pdf)

agua, etc. y sobre una superficie de tierra que, generalmente, se encuentra embarrada."

### **1.1.3 MotoCross en Ecuador**

El MotoCross en Ecuador es un deporte que cada día obtiene más seguidores. En el país tenemos muchos pilotos de gran calidad que cada vez van ganando más reconocimiento internacional. Por este motivo el Ecuador a sido sede varias veces de campeonatos Latinoamericanos donde vienen los mejores pilotos de la región; esta es una verdadera fiesta por toda la atracción que tiene el evento y la gente que llega al lugar para admirar la competencia.

Los pilotos más reconocidos en el país, como Bernardo Hidalgo, Felipe Espinosa, Pablo Vivanco, Jetro Salazar, Martín Dávalos entre otros han tomado cursos y técnicas en Estados Unidos que han dado al MotoCross en Ecuador un nivel muy alto en la alta competencia.

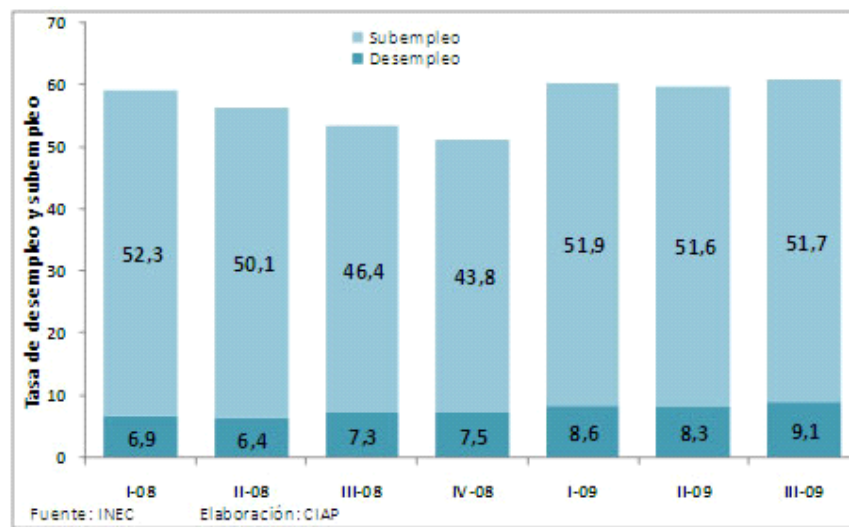
Sin lugar a duda, el piloto más reconocido a nivel nacional e internacional es Martín Dávalos; quién a obtenido varios títulos internacionales como ser 4 veces campeón Latinoamericano, y otros títulos Panamericanos. En la actualidad Martín se encuentra compitiendo en Estados Unidos en el SuperCross de este país, la cuál es considerada la máxima categoría de la competencia Mundial.

## 1.2 PRINCIPALES FACTORES DEL ENTORNO

### 1.2.1 Factores Sociales.

#### 1.2.1.1 Desempleo y Subempleo

GRÁFICO N° 1



Fuente: Ecuador en cifras

Elaborado por: Ecuador en cifras

Según el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC), la tasa de subempleo se incrementó marginalmente frente al trimestre anterior, aunque fue 5,3 puntos porcentuales mayores a la presentada en el mismo trimestre del año anterior.

La tasa de desempleo fue mayor en la ciudad de Guayaquil, en donde pasó de 12,6% a 13% entre el segundo y tercer trimestre del 2009,

seguido de Machala, que alcanza 9,5%, mientras que fue menor en Cuenca (6,5%), Quito (6,1%) y Ambato (3,8%).

Varios sectores productivos han expresado su preocupación frente al Gobierno por el incremento en los niveles de desempleo, argumentando que la alta rigidez laboral y la falta de una claridad en el manejo de la política económica, sumado a los efectos de la crisis internacional, no permiten generar mayor inversión y empleo. Por su parte, el Ministerio Coordinador de Política Económica ha asegurado que los niveles de desempleo se explican netamente por los efectos de la crisis internacional.

El desempleo ha venido creciendo desde diciembre del 2008. Para el Gobierno es sencillo decir que “fue la crisis financiera mundial”, pero puede que sus políticas también hayan agravado el desempleo.

Finalmente, cuidado con los esquemas gubernamentales para “crear empleo”. No es lo mismo un empleo creado en el sector público que uno creado bajo un acuerdo mutuo entre dos individuos en el sector privado. En el primer caso se utiliza el dinero del resto de la sociedad para emplear a los desempleados. No se crea riqueza ni empleos, simplemente se quita dinero del bolsillo de los empleadores y trabajadores (el sector productivo) y se lo coloca en el bolsillo de los desempleados para que realicen trabajos de una manera más ineficiente –la ineficiencia resulta en que se necesitan más trabajadores para obtener la misma producción.



A continuación detalles del desempleo urbano por países registrado entre enero y septiembre del año pasado:

TABLA N° 1

<b>Países</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>
<b>Brazil</b>	8,4%	8,1%
<b>México</b>	6,8%	4,8%
<b>Argentina</b>	8,8%	8,1%
<b>Chile</b>	10,0%	7,9%
<b>Colombia</b>	13,2%	11,8%
<b>Perú</b>	8,5%	8,6%
<b>Venezuela</b>	8,0%	7,7%
<b>Ecuador</b>	8,7%	6,8%
<b>Uruguay</b>	7,9%	8,2%
<b>Panamá</b>	7,9%	6,5%
<b>América Latina y el Caribe</b>	8,5%	7,7%

Fuente: Ecuador en cifras

Elaborado por: Ecuador en cifras

#### 1.2.1.2 Población Económicamente Activa

Para recordar, la Población Económicamente Activa (PEA) abarca a la población ocupada y a la desocupada.

Los desocupados se dividen en los adecuadamente ocupados y los subocupados. Tres factores determinan la evolución de la reforma laboral urbana en el Ecuador: el impacto de la transición demográfica, las tasas de crecimiento de la población urbana.

Las personas adecuadamente ocupadas son aquellas que trabajan como mínimo la jornada legal de 40 horas semanales o quienes laboran menos de 40 horas, pero cuentan con un ingreso igual o superior al mínimo vital.

Los subocupados tienen dos categorías: visibles e invisibles.

Los primeros son quienes cumplen involuntariamente un horario de trabajo menor de 40 horas y los invisibles quienes, indistintamente de la jornada laboral, perciben ingresos menores al salario mínimo vital.

Un 70% de la población económicamente activa del país está desempleada, según la Cámara de Comercio

El crecimiento acelerado de la población económicamente activa, por la incorporación de jóvenes y la mayor participación de la mujer en la actividad económica, genera una gran demanda de trabajo, que el crecimiento económico no alcanza a atenderla. De los diversos trabajos existentes en el país, se concluye que el desempleo aumenta, pero las diferentes estimaciones no aclaran meridianamente este problema.

Los hombres tienen una mayor tasa bruta de participación que las mujeres, de 50.3% y de 22.4%, respectivamente. La tasa de ocupación global es apenas diferente por sexo, siendo levemente mayor para mujeres (97.1%), que para hombres (96.3%), lo que da una menor tasa de desocupación femenina (2.7%) que masculina (3.7%).

## **1.2.2 Factores Económicos**

### **1.2.2.1 Producto Interno Bruto**

El Producto Interno Bruto (PIB) es el valor de los bienes y servicios de uso final generados por los agentes económicos durante un período. Su cálculo, en términos globales y por ramas de actividad, se deriva de la construcción de la Matriz Insumo-Producto, que describe los flujos de bienes y servicios en el aparato productivo, desde la óptica de los productores y de los utilizadores finales.

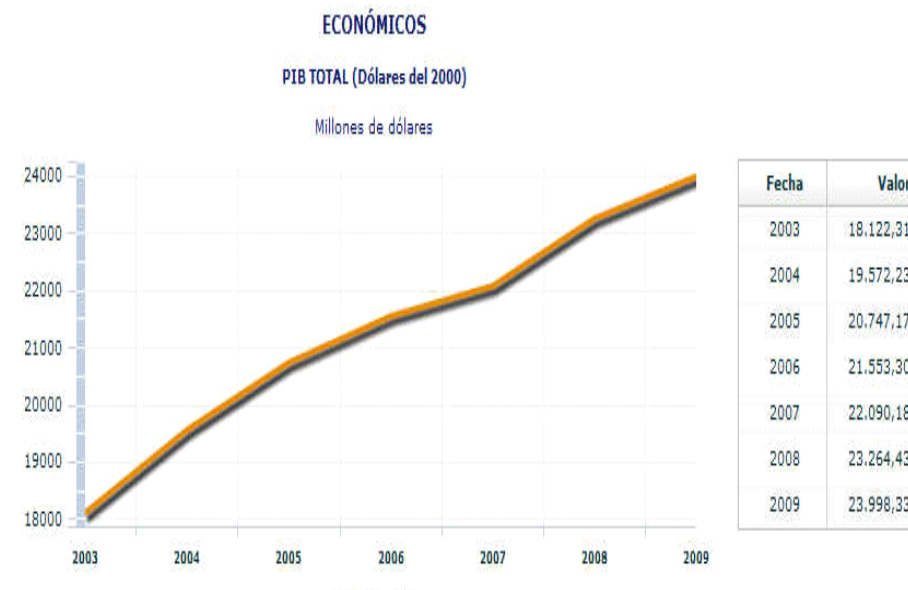
La cuantificación del PIB por el método de la producción, se basa en el cálculo de las producciones brutas de las ramas de actividad y sus respectivos consumos intermedios. Por diferencia entre esas dos variables se obtiene el valor agregado bruto (VAB), cuyos componentes son las remuneraciones de empleados, los impuestos indirectos menos subvenciones y el excedente bruto de explotación. Para la obtención del PIB total, es necesario agregar al VAB de las ramas, los otros elementos del PIB: derechos arancelarios, impuestos indirectos sobre las importaciones e impuesto al valor agregado (IVA).

La definición de las ramas de actividad económica, está en directa correspondencia con la nomenclatura de bienes y servicios utilizada para los productos.

Tradicionalmente, el producto interno bruto (PIB) ha sido considerado como el mejor indicador para medir el éxito de la economía nacional y el bienestar; pero si se incluyen el agotamiento de los recursos y la degradación en la calidad de vida, lo que se obtiene es un cuadro sumamente diferente de aquello descrito por los métodos convencionales.

## GRÁFICO N° 2

### PRODUCTO INTERNO BRUTO



Fuente: Ecuador en cifras

Elaborado por: Ecuador en cifras

Según analistas, “el crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB) cerrará en 5,2% para este año, según el presidente del Directorio del Banco Central (BCE). Pero de acuerdo al último informe de la Comisión

Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), el PIB de Ecuador alcanzaría un crecimiento menor al 3%)”.<sup>3</sup>

#### 1.2.2.2 Inflación

El fenómeno de la inflación se define como un aumento persistente y sostenido del nivel general de precios a través del tiempo.

La inflación es medida estadísticamente a través del Índice de Precios al Consumidor del Área Urbana (IPCU), a partir de una canasta de bienes y servicios demandados por los consumidores de estratos medios y bajos, establecida a través de una encuesta de ingresos y gastos de los hogares.

Es posible calcular las tasas de variación mensual, acumuladas y anuales; estas últimas pueden ser promedio o en deslizamiento.

La evidencia empírica señala que inflaciones sostenidas han estado acompañadas por un rápido crecimiento de la cantidad de dinero, aunque también por elevados déficit fiscales, inconsistencia en la fijación de precios o elevaciones salariales y resistencia a disminuir el ritmo de aumento de los precios. Una vez que la inflación se propaga, resulta difícil que se le pueda atribuir una causa bien definida. Adicionalmente,

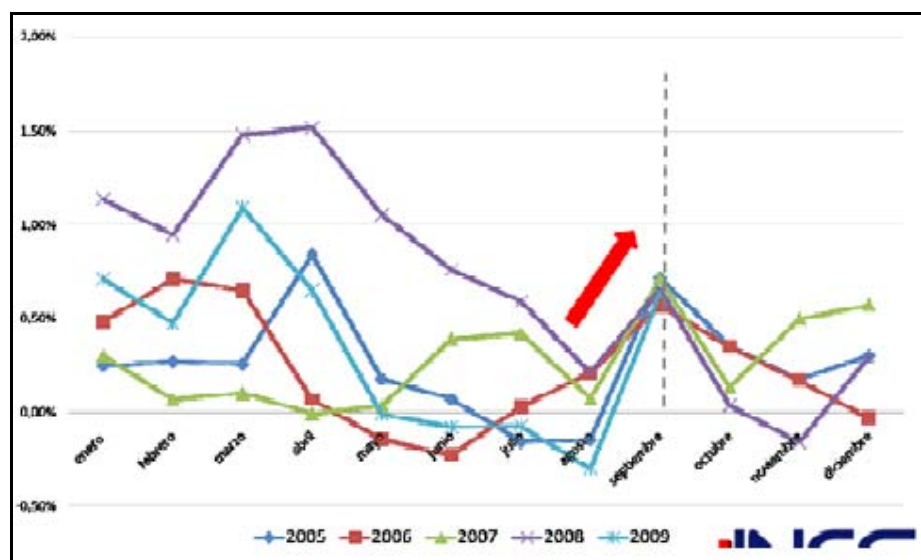
---

<sup>3</sup> <http://www.observatoriofiscal.org/documentos/noticias-de-prensa/diario-hoy/1874.html>.

no se trata solo de establecer simultaneidad entre el fenómeno inflacionario y sus probables causas, sino también de incorporar en el análisis adelantos o rezagos episódicos que permiten comprender de mejor manera el carácter errático de la fijación de precios.

### GRÁFICO N° 3

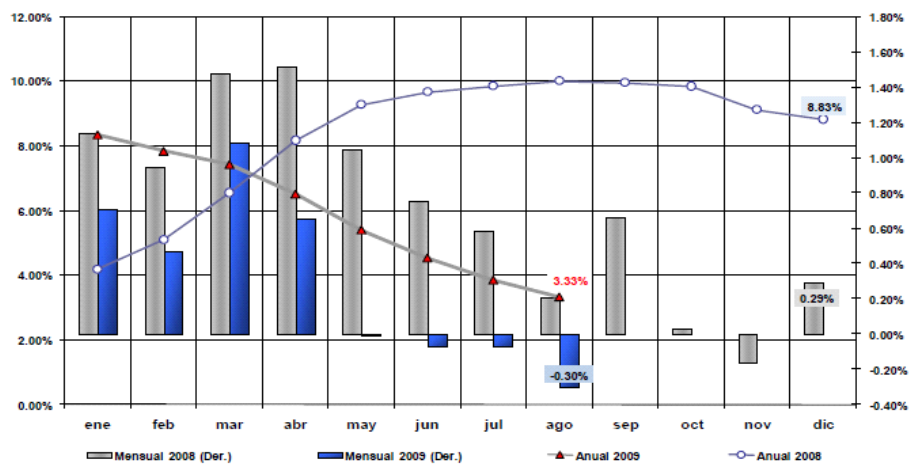
#### INFLACIÓN MENSUAL POR AÑOS (1)



Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC)  
Elaborado por: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC)

## GRÁFICO N° 4

## INFLACIÓN MENSUAL POR AÑOS (2)



Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC)  
Elaborado por: Banco Central del Ecuador

Durante el primer semestre del 2009 se ha observado una disminución de la inflación mensual a partir del mes de marzo, donde alcanzó el 1,09% en donde existió un descenso en el nivel general de precios por dos meses seguidos tanto en mayo (-0,01%) como en junio (-0,08).

La inflación anual en el mes de junio fue de 2,86%, cifra menor registrada en el mismo mes del 2008.

La inflación anual de los bienes transables su ubicó en 5,4% al final del primer semestre del 2009.

La inflación anual de los bienes no transables su ubicó en 3,3% al final del primer semestre del 2009.

“En agosto del 2009 se registra una tasa de deflación mensual negativa (-0,30%) en los precios al consumidor, resultado que se repite en los últimos tres meses. A nivel anual el ritmo de crecimiento de los precios disminuye al situarse en 3,33%.”<sup>4</sup>

TABLA N° 2

INCIDENCIA Y APORTES A LA INFLACIÓN POR DIVISIONES DE ARTICULOS (SEPTIEMBRE 2009)

División	Incidencia	Aporte de la Incidencia
Educación	0,314%	55,06%
Recreación y cultura	0,083%	14,56%
Restaurantes y hoteles	0,060%	10,54%
Transporte	0,046%	8,08%
Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros	0,035%	6,06%
Muebles y artículos para el hogar	0,032%	5,70%
Prendas de vestir y calzado	0,028%	4,96%
Salud	0,022%	38,99%
Alimentos y bebidas no alcohólicas	0,003%	4,82%
Bebidas alcohólicas y estupefacientes	0,001%	2,72%
Comunicaciones	0,001%	2,27%
Bienes y servicios diversos	0,000%	-0,03%
<b>Sumatoria de incidencias = variación mensual</b>	<b>0,63%</b>	<b>100%</b>

Inflación Mensual



<sup>4</sup> <http://www.bce.fin.ec/frame.php?CNT=ARB0000006>. Fecha de acceso: 12-10-2009



Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC)  
Elaborado por: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC)

El sector de la educación tiene un aporte de la incidencia de la inflación del mes de septiembre en un 55,06%.

#### 1.2.2.3 Tasas de Interés

La tasa de interés es el precio del dinero en el mercado financiero. Al igual que el precio de cualquier producto, cuando hay más dinero la tasa baja y cuando hay escasez sube.

Existen dos tipos de tasas de interés: la tasa pasiva o de captación, es la que pagan los intermediarios financieros a los oferentes de recursos por el dinero captado; la tasa activa o de colocación, es la que reciben los intermediarios financieros de los demandantes por los préstamos otorgados. Esta última siempre es mayor, porque la diferencia con la tasa de captación es la que permite al intermediario financiero cubrir los costos administrativos, dejando además una utilidad. La diferencia entre la tasa activa y la pasiva se llama margen de intermediación.

## GRÁFICO N° 5

## TASAS DE INTERES PASIVA Y ACTIVA REFERENCIALES

Tasas de Interés			
COMPARACION TASAS <small>ACTIVAS PROMEDIO - REFERENCIALES BCE</small>			
OCTUBRE 2009			
1. TASAS DE INTERÉS ACTIVAS EFECTIVAS VIGENTES			
Tasas Referenciales		Tasas Máximas	
Tasa Activa Efectiva Referencial para el segmento:	% anual	Tasa Activa Efectiva Máxima para el segmento:	% anual
Productivo Corporativo	9.19	Productivo Corporativo	9.33
Productivo Empresarial	9.84	Productivo Empresarial	10.21
Productivo PYMES	11.32	Productivo PYMES	11.83
Consumo	18.03	Consumo	18.92
Vivienda	11.13	Vivienda	11.33
Microcrédito Acumulación Ampliada	23.74	Microcrédito Acumulación Ampliada	25.50
Microcrédito Acumulación Simple	28.56	Microcrédito Acumulación Simple	33.30
Microcrédito Minorista	30.83	Microcrédito Minorista	33.90
2. TASAS DE INTERÉS PASIVAS EFECTIVAS PROMEDIO POR INSTRUMENTO			
Tasas Referenciales	% anual	Tasas Referenciales	% anual
Depósitos a plazo	5.44	Depósitos de Ahorro	1.31
Depósitos monetarios	1.71	Depósitos de Tarjetahabientes	1.31
Operaciones de Reporto	1.40		

Fuente: Banco Central del Ecuador  
Elaborado por: Banco Central del Ecuador

Hasta el mes de octubre la tasa activa referencial se ubicaba en el 9.19%,  
y la tasa pasiva referencial en el 5.44%.

## 1.2.2.4 Riesgo País

El riesgo país es un concepto económico que ha sido abordado académica y empíricamente mediante la aplicación de metodologías de la más variada índole: desde la utilización de índices de mercado como el índice EMBI de países emergentes de Chase-JPmorgan hasta sistemas que incorpora variables económicas, políticas y financieras. El Embi se

define como un índice de bonos de mercados emergentes, el cual refleja el movimiento en los precios de sus títulos negociados en moneda extranjera. Se la expresa como un índice ó como un margen de rentabilidad sobre aquella implícita en bonos del tesoro de los Estados Unidos.

TABLA N° 3

RIESGO PAÍS – EMBI ECUADOR – AÑO 2009

RIESGO PAÍS - EMBI ECUADOR			
2009			
	Enero	3864	
	Febrero	3928	
	Marzo	3825	
	Abril	3434	
	Mayo	2875	
	Junio	2948	
	Julio	1250	
	Agosto	1336	

Fuente: BCE, CEDATOS, Cespal  
Elaborado por: IDE

“El riesgo país del Ecuador bajó en un 73,6% en agosto, con relación a enero de este año. A inicios de 2009 sumaba 3864 puntos y en agosto cerró en 1336”.<sup>5</sup>

Es importante para nuestro sector que este índice se mantenga a la baja en vista que la maestría puede ser tomada como una inversión a largo plazo.

#### 1.2.2.5 Índice de Precios al Consumidor

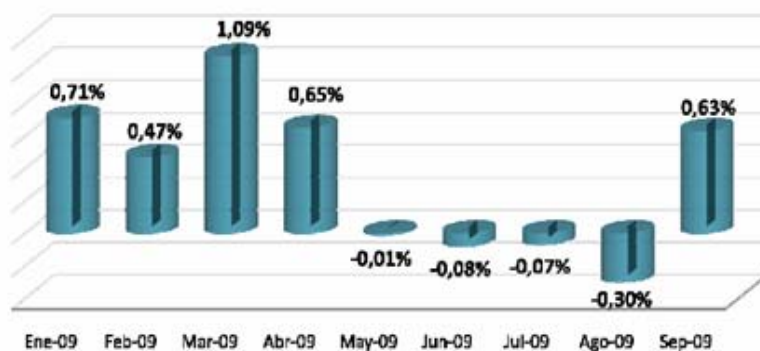
El índice de Precios al Consumidor (IPC), es un indicador mensual, nacional y para ocho ciudades que mide los cambios en el tiempo del nivel general de los precios, correspondientes al consumo final de bienes y servicios de los hogares de estratos de ingreso: alto, medio y bajo, residentes en el área urbana del país. La variable principal que se investiga es el precio, para los 299 artículos de la canasta fija de investigación. El período base es el año 2004, donde los índices se igualan a 100.

---

<sup>5</sup> <http://www.hoy.com.ec/noticias-ecuador/economia-empeora-a-pesar-de-disminucion-de-riesgo-pais-365924.html>. Fecha de acceso: 17-10-2009

## GRÁFICO N° 6

## INDICE DE PRECIOS AL CONSUMIDOR



	INDICE	ANUAL	ACUMULADA	MENSUAL
Septiembre-08	119,48	9,97%	8,65%	0,66%
Diciembre-08	119,68	8,83%	8,83%	0,29%
Agosto-09	122,65	3,33%	2,48%	-0,30%
<b>Septiembre-09</b>	<b>123,41</b>	<b>3,29%</b>	<b>3,12%</b>	<b>0,63%</b>

Fuente: Banco Central del Ecuador  
Elaborado por: Banco Central del Ecuador

En el mes de septiembre del 2009, el índice de precios tuvo un incremento considerable en lo que respecta a meses anteriores.

## **2 CAPITULO II.- ESTUDIO DE MERCADO**

### **2.1 SEGMENTACIÓN DE MERCADO**

La segmentación de mercado es el proceso de dividir un mercado en grupos uniformes más pequeños que tengan características y necesidades semejantes. Esto no está arbitrariamente impuesto sino que se deriva del reconocimiento de que el total de mercado está hecho de subgrupos llamados segmentos.

Estos segmentos son grupos homogéneos (por ejemplo, las personas en un segmento son similares en sus actitudes sobre ciertas variables). Debido a esta similitud dentro de cada grupo, es probable que respondan de modo similar a determinadas estrategias de marketing. Es decir, probablemente tendrán las mismas reacciones acerca del Marketing Mix de un determinado producto, vendido a un determinado precio, distribuido en un modo determinado y promocionado de una forma dada.<sup>6</sup>

#### **2.1.1 Segmentación Geográfica**

País: Ecuador

Región: Sierra

Provincia: Pichincha

---

<sup>6</sup> [http://es.wikipedia.org/wiki/Segmentaci%C3%B3n\\_de\\_mercado](http://es.wikipedia.org/wiki/Segmentaci%C3%B3n_de_mercado)

Cantón: Quito

Densidad: Urbana

Tipo de Población:

- Niños: Entre 4 y 14 años
- Jóvenes: Entre 15 y 18 años
- Adultos: Entre 19 y 55 años

### **2.1.2 Segmentación Demográfica**

Sexo: Masculino y Femenino

Nivel Económico: Alto y Medio Alto

### **2.1.3 Segmentación Conductista**

Beneficios Buscados: Cercanía, seguridad, diversión, calidad.

Etapas de Disposición: Que se encuentre buscando una pista de MotoCross cercana a su lugar de residencia.

Actitud hacia el Servicio: Aventurero, arriesgado

## 2.2 INVESTIGACIÓN DE MERCADO

La investigación de mercados es el proceso de recopilación, procesamiento y análisis de información, respecto a temas relacionados con la mercadotecnia, como: Clientes, Competidores y el Mercado. La investigación de mercados puede ayudar a crear el plan estratégico de la empresa, preparar el lanzamiento de un producto o soportar el desarrollo de los productos lanzados dependiendo del ciclo de vida. Con la investigación de mercados, las compañías pueden aprender más sobre los clientes en curso y potenciales.<sup>7</sup>

### 2.2.1 Objetivo General

Determinar la potencialidad y las condiciones actuales de los motociclistas que desean entrenar y competir en una pista de MotoCross ubicada en el Distrito Metropolitano de Quito.

### 2.2.2 Objetivos Específicos

Determinar la intención de los motociclistas en entrenar y competir en la pista de MotoCross NORTHVALLEY.

Determinar la acogida de la ubicación de la pista en relación al sector donde residen los distintos motociclistas.

---

<sup>7</sup> [http://es.wikipedia.org/wiki/Investigaci%C3%B3n\\_de\\_mercados](http://es.wikipedia.org/wiki/Investigaci%C3%B3n_de_mercados)



Determinar los servicios adicionales que puede ofrecer la pista de MotoCross NORTHVALLEY.

Determinar precio

Determinar formas de pago.

Programas de fidelidad del cliente, tarjetas prepago.

### **2.2.3 Estructura de la Investigación de Mercado**

Metodología de la Investigación y Perfil de los Encuestados

Se realizará el estudio a 2 grupos objetivo:

1. Motociclistas que entrenen o compitan permanentemente el deporte del MotoCross, Hare Scramble, o Freestyle.
2. Padres de los motociclistas menores a 14 años que entrenen o compitan permanentemente el deporte del MotoCross, Hare Scramble, o Freestyle. En este caso se hace a los padres debido a la corta edad del piloto, este no sería quién decide cuando y donde entrenar, ni tampoco sería quién paga los entrenamientos y carreras.

## 2.2.4 Encuesta de mercado

### 2.2.4.1 Diseño de la encuesta

Es importante mencionar que la encuesta será realizada en una pista y carrera de MotoCross y Hare Scramble,

#### ENCUESTA – PISTA DE MOTOCROSS

Sexo: \_\_\_\_\_ Nombre: \_\_\_\_\_  
e-mail: \_\_\_\_\_

1. En que rango de edad se encuentra usted:

4-14 años \_\_\_\_\_

15-18 años \_\_\_\_\_

19-55 años \_\_\_\_\_

2. Indique el sector donde vive:

Norte de Quito \_\_\_\_\_

Centro-Norte de Quito \_\_\_\_\_

San Rafael \_\_\_\_\_

Centro de Quito \_\_\_\_\_

Cumbayá \_\_\_\_\_

3. Que beneficios adicionales le gustaría que tenga una pista de MotoCross y Hare Scramble:

Mecánica \_\_\_\_\_

Servicio de bar \_\_\_\_\_

Parqueadero \_\_\_\_\_

Lugar de Asistencia Médica \_\_\_\_\_

Otro \_\_\_\_\_

4. De los siguientes sectores, donde le gustaría que esté ubicada una pista de MotoCross y Hare Scramble:

San Rafael \_\_\_\_\_

Vía Nono (Sector El Condado) \_\_\_\_\_

Puembo \_\_\_\_\_

Latacunga \_\_\_\_\_

Nanegalito \_\_\_\_\_

Otro \_\_\_\_\_

5. Con que frecuencia acude a una pista de MotoCross o Hare Scramble para entrenar:

Mensualmente \_\_\_\_\_

2 veces por semana \_\_\_\_\_

Quincenalmente \_\_\_\_\_

3 veces por semana \_\_\_\_\_

Semanalmente \_\_\_\_\_

Más de 3 Veces por semana \_\_\_\_\_

6. Compite usted en todas las carreras Nacionales o Provinciales que se realizan:

SI \_\_\_\_\_

NO \_\_\_\_\_

7. Le gustaría competir en el Campeonato de una nueva pista de MotoCross y Hare Scramble:

SI \_\_\_\_ NO \_\_\_\_

8. Estaría dispuesto a pagar \$ 6 por una pista de MotoCross y Hare Scramble que ofrezca los servicios mencionados anteriormente: (Volver a nombrarle los servicios elegidos en la pregunta 2)

SI \_\_\_\_ NO \_\_\_\_ cuanto? \_\_\_\_

9. Le gustaría que exista una tarjeta de afiliación para los entrenamientos que realice en esta pista de MotoCross y Hare Scramble:

SI ¿porqué? \_\_\_\_\_ NO ¿porqué? \_\_\_\_\_

10. Estaría dispuesto a pagar un precio promedio de \$ 15 por competir en una nueva pista de MotoCross y Hare Scramble que ofrezca los servicios mencionados anteriormente: (Volver a nombrarle los servicios elegidos en la pregunta 2)

SI \_\_\_\_ NO \_\_\_\_ cuanto? \_\_\_\_

11. Por que medio le gustaría enterarse de los eventos, horarios, carreras y demás servicios de una pista de MotoCross y Hare Scramble:

Correo Electrónico \_\_\_\_ TV \_\_\_\_

Radio \_\_\_\_

Vallas \_\_\_\_ Página Web \_\_\_\_

Revistas Especializadas \_\_\_\_ Ferias y Eventos \_\_\_\_

Tiendas Especializadas \_\_\_\_ Folletería Impresa \_\_\_\_

Otro \_\_\_\_\_

Tamaño de la muestra

El tamaño de la muestra será calculado con la siguiente fórmula<sup>8</sup>:

---

<sup>8</sup> [http://www.elosiodelosantos.com/calculadoras/tamanyio\\_muestra.htm](http://www.elosiodelosantos.com/calculadoras/tamanyio_muestra.htm)

$$n = \frac{0.25N}{\left(\frac{\alpha}{z}\right)^2 (N-1) + 0.25}$$

Donde:

N=	300
&=	5%

$$n = \frac{75}{0,002798 * 299,25}$$

$$n = \frac{75}{0,837}$$

n=	90
----	----

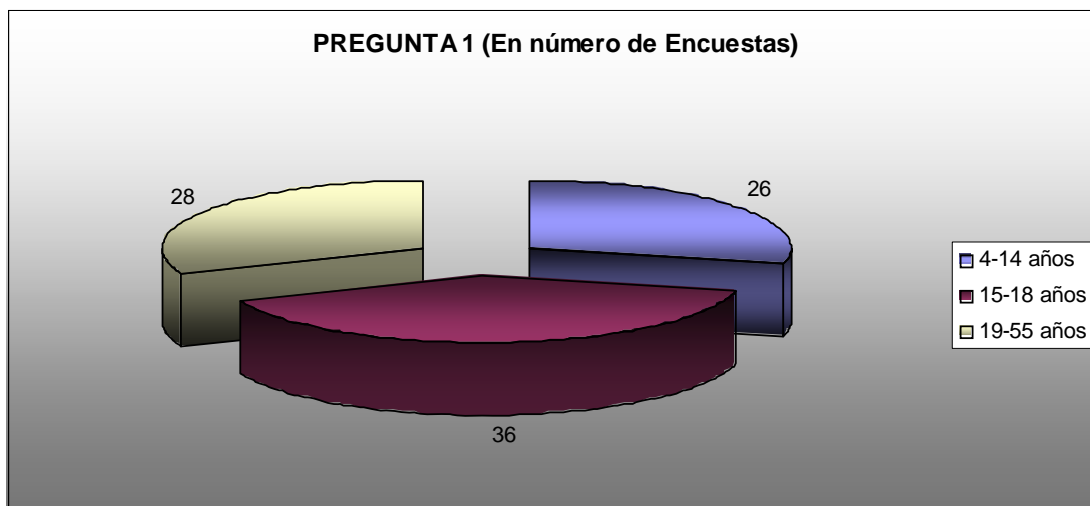
#### 2.2.4.2 Resultados de la investigación

La investigación de mercado realizó los siguientes resultados:

### Pregunta No. 1

<b>Pregunta 1. En que rango de edad se encuentra usted:</b>		
4-14 años	26	29%
15-18 años	36	40%
19-55 años	28	31%
<b>TOTAL:</b>	<b>90</b>	<b>100%</b>

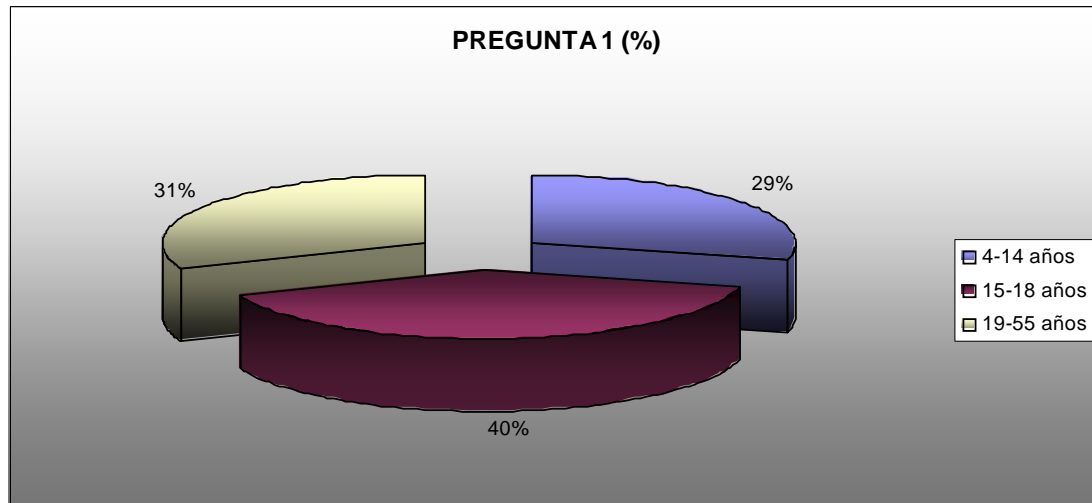
GRÁFICO N° 7



Fuente: Investigación Realizada

Elaborado por: Fernando Valdivieso

GRÁFICO N° 8



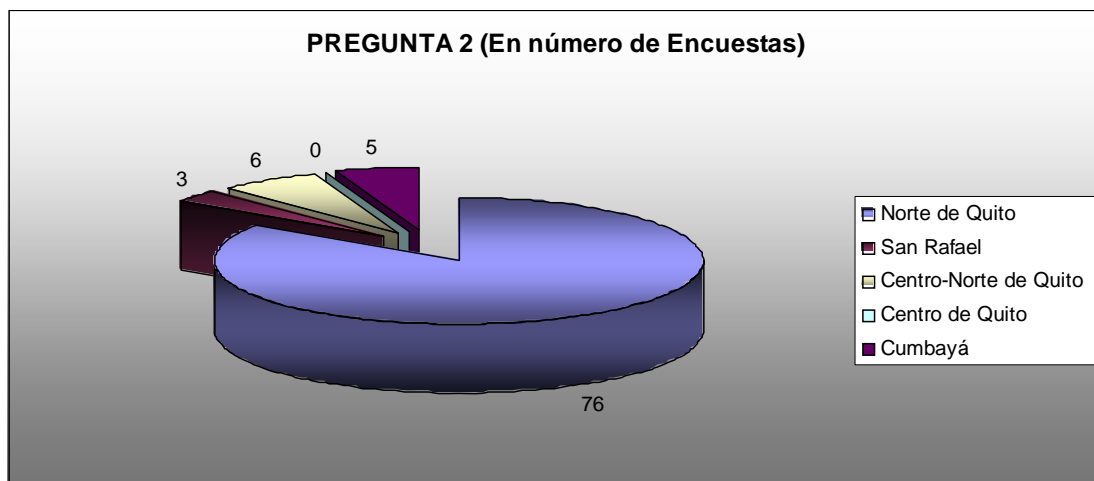
Fuente: Investigación Realizada  
Elaborado por: Fernando Valdivieso

La pregunta 1 se puede mencionar que: de las 90 personas encuestadas el 40% están en un rango de edad entre 15 y 18 años. Pero como podemos ver tenemos una cantidad importante de personas de edades en otros rangos, lo que nos indica que existen personas de todas las edades que practican este deporte.

### Pregunta No. 2

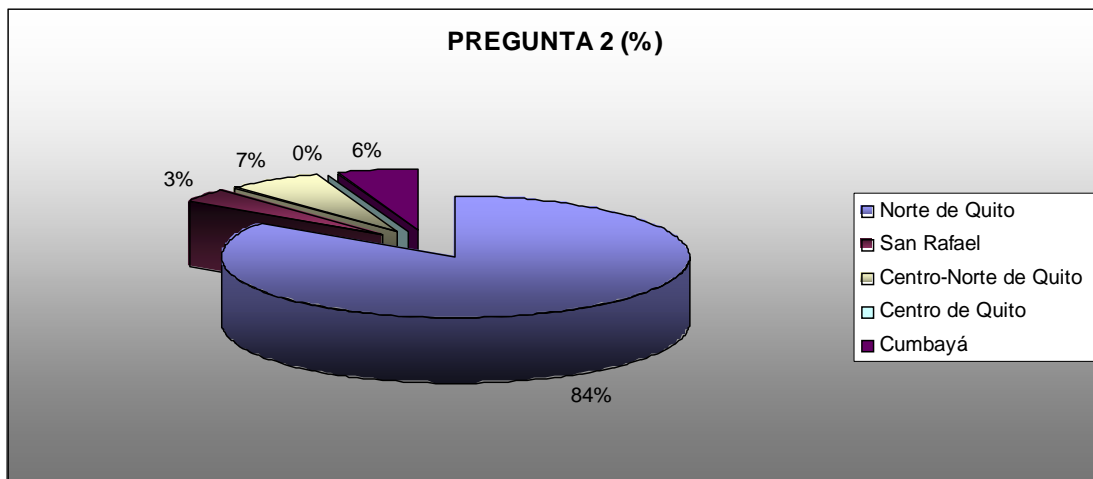
<b>Pregunta 2. Indique el sector donde vive:</b>		
Norte de Quito	76	84%
San Rafael	3	3%
Centro-Norte de Quito	6	7%
Centro de Quito	0	0%
Cumbayá	5	6%
<b>TOTAL:</b>	<b>90</b>	<b>100%</b>

GRÁFICO N° 9



Fuente: Investigación Realizada  
Elaborado por: Fernando Valdivieso

GRÁFICO No. 10



Fuente: Investigación Realizada

Elaborado por: Fernando Valdivieso

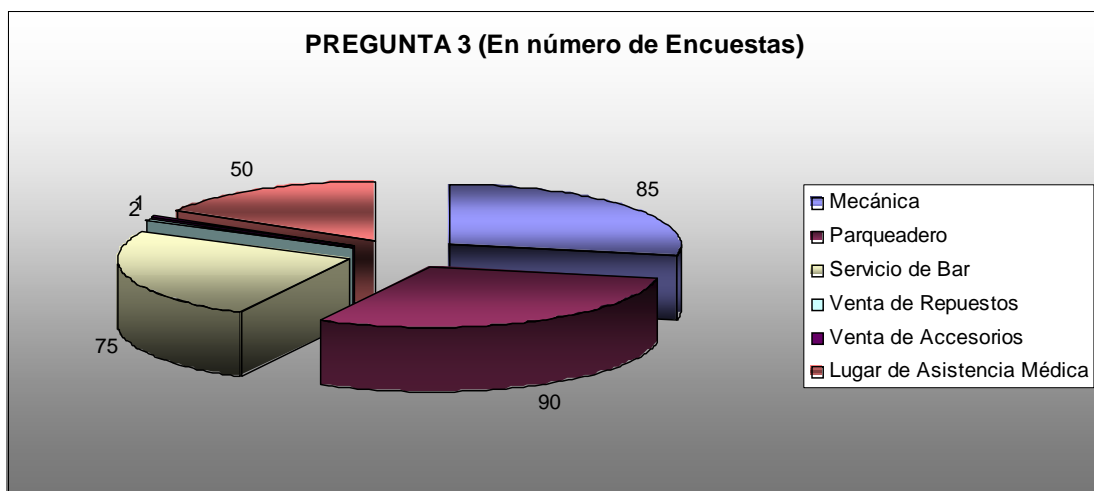
La pregunta 2, nos muestra claramente que un 84% de los encuestados viven en el sector norte de Quito, por lo que nos indica que el lugar de construcción de la pista es bueno, la construcción de la pista será en la Vía a Nono.



### Pregunta No. 3

Pregunta No.3 Que beneficios adicionales le gustaría que tenga una pista de MotoCross y Hare Scramble:		
Mecánica	85	28%
Parqueadero	90	30%
Servicio de Bar	75	25%
Venta de Repuestos	2	1%
Venta de Accesorios	1	0%
Lugar de Asistencia Médica	50	17%
<b>TOTAL:</b>	<b>303</b>	<b>100%</b>

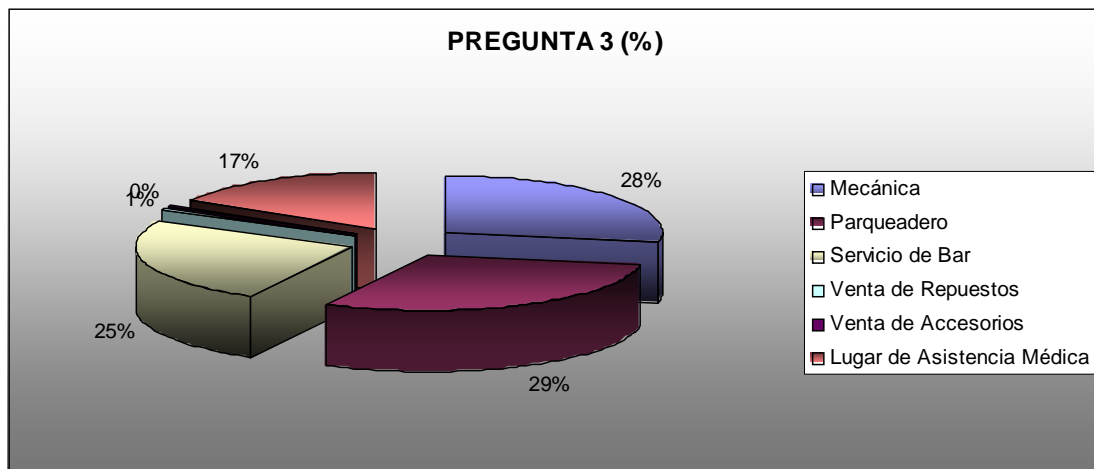
GRÁFICO No. 11



Fuente: Investigación Realizada

Elaborado por: Fernando Valdivieso

GRÁFICO No. 12



Fuente: Investigación Realizada

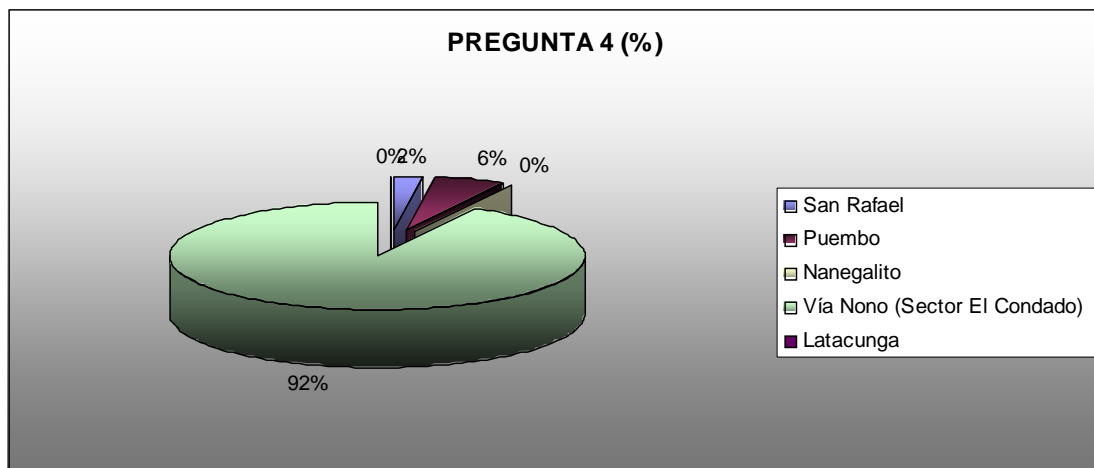
Elaborado por: Fernando Valdivieso

La pregunta 3 nos muestra, que los servicios que propone la pista de MotoCross NORTHVALLEY son bien vistos por los futuros usuarios, y ven un valor agregado importante para cuando utilicen la pista en sus entrenamientos y carreras.

#### Pregunta No. 4

<b>Pregunta No.4. De los siguientes sectores, donde le gustaría que esté ubicada una pista de MotoCross y Hare Scramble:</b>		
San Rafael	2	2%
Puembo	5	6%
Nanegalito	0	0%
Vía Nono (Sector El Condado)	83	92%
Latacunga	0	0%
<b>TOTAL:</b>	<b>90</b>	<b>100%</b>

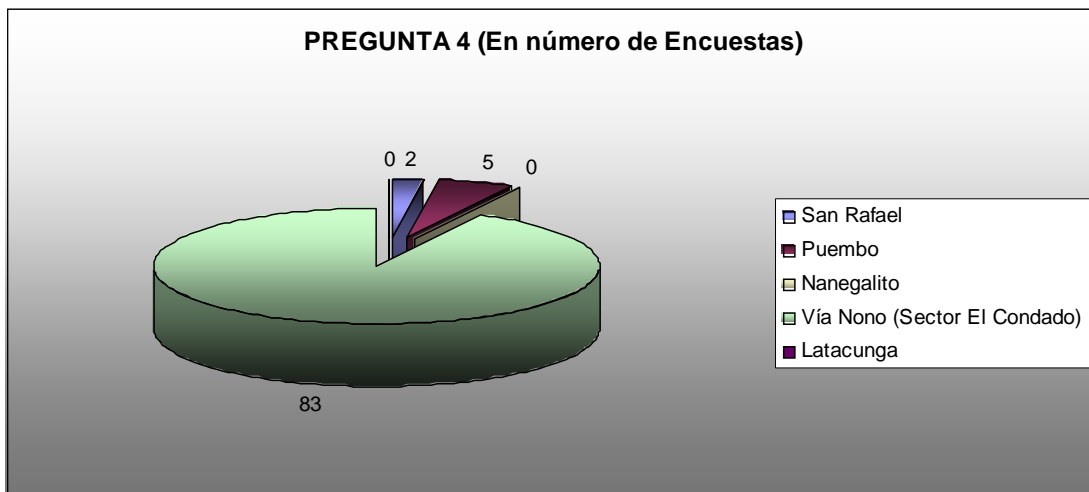
GRÁFICO No. 13



Fuente: Investigación Realizada

Elaborado por: Fernando Valdivieso

GRÁFICO No. 14



Fuente: Investigación Realizada

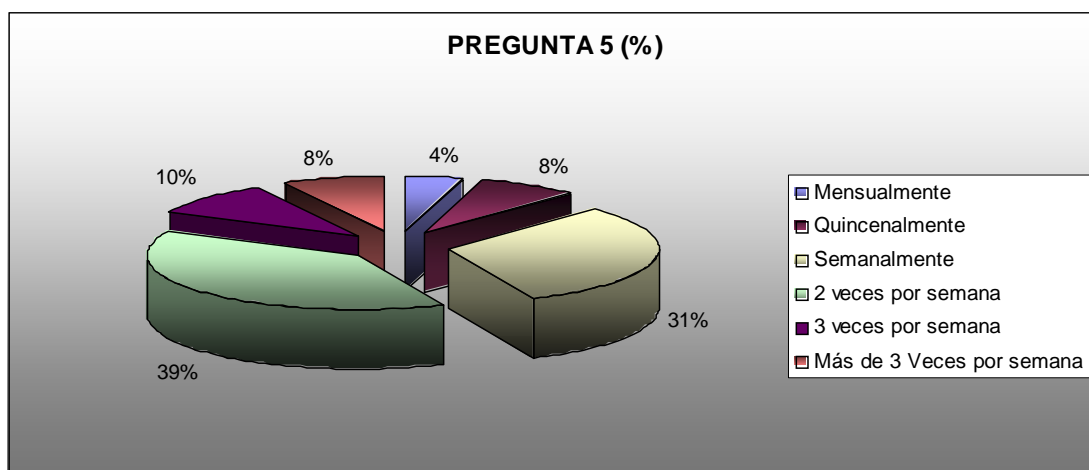
Elaborado por: Fernando Valdivieso

La pregunta 4, nos muestra que un 92% de los encuestados, prefieren que la nueva pista de MotoCross y Hare Scramble, se en Quito, en el sector del Condado Vía a Nono.

### Pregunta No. 5

<b>Pregunta No. 5 Con que frecuencia acude a una pista de MotoCross o Hare Scramble para entrenar:</b>		
Mensualmente	4	4%
Quincenalmente	7	8%
Semanalmente	28	31%
2 veces por semana	35	39%
3 veces por semana	9	10%
Más de 3 Veces por semana	7	8%
<b>TOTAL:</b>	<b>90</b>	<b>100%</b>

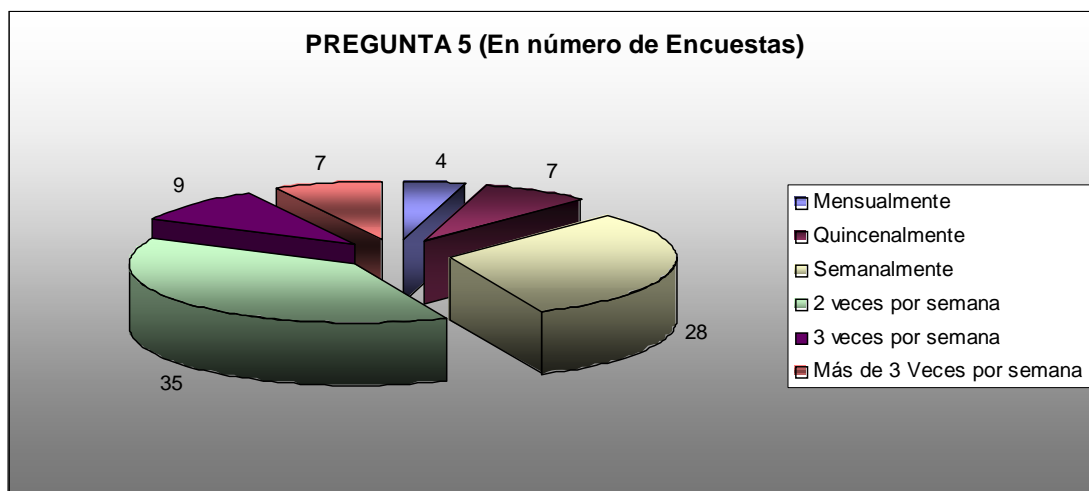
GRÁFICO No. 15



Fuente: Investigación Realizada

Elaborado por: Fernando Valdivieso

GRÁFICO No. 16



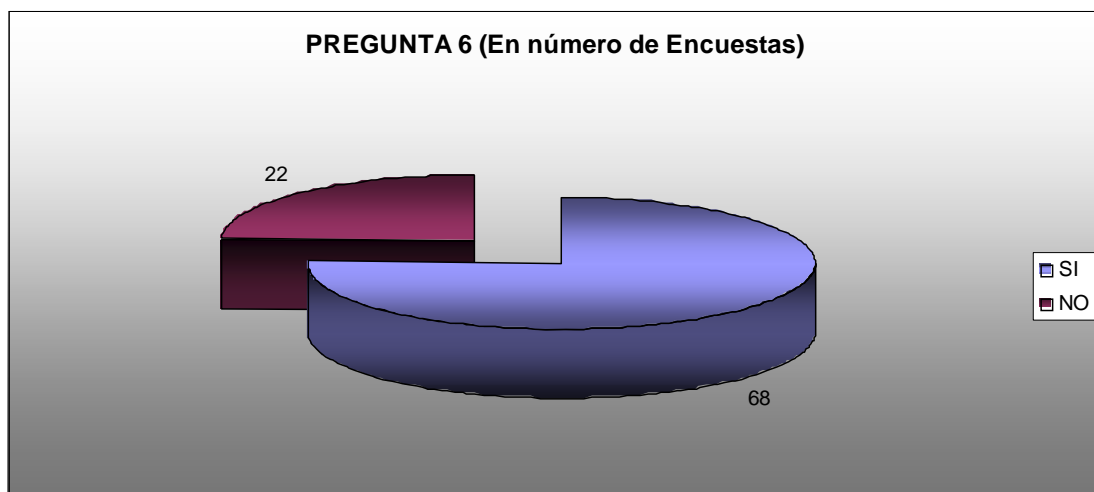
Fuente: Investigación Realizada  
 Elaborado por: Fernando Valdivieso

La pregunta 5, nos muestra como el 39% de los encuestados acuden por lo menos 2 veces por semana a una pista de MotoCross o de Hare Scramble. Aquí vale notar que el 88% de los encuestados van a una pista de MotoCross o de Hare Scramble por lo menos 1 vez a la semana (Valor sumando los encuestados que van más a una pista: “Semanalmente”, “2 Veces por Semana”, “3 Veces por Semana” y “Más de 3 Veces por semana”).

**Pregunta No. 6**

<b>Pregunta No. 6 Compíte usted en todas las carreras Nacionales o Provinciales que se realizan:</b>		
SI	68	76%
NO	22	24%
<b>TOTAL:</b>	<b>90</b>	<b>100%</b>

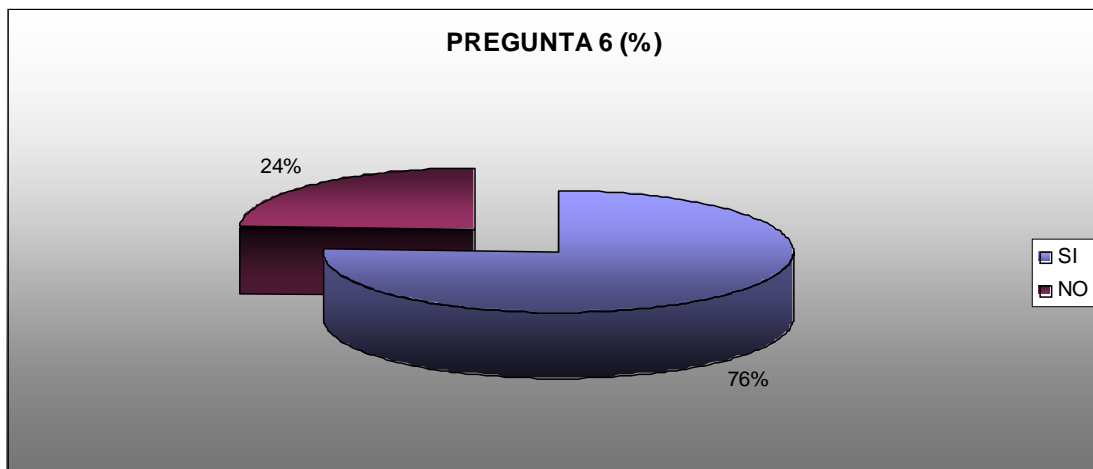
GRÁFICO No. 17



Fuente: Investigación Realizada

Elaborado por: Fernando Valdivieso

GRÁFICO No. 18



Fuente: Investigación Realizada

Elaborado por: Fernando Valdivieso

La pregunta 6 nos muestra que el 76% de los encuestados participa en todas las carreras Nacionales o Provinciales que se realizan; esto nos muestra una tendencia grande a la participación de la gente en los campeonatos que se realizan actualmente.



**Pregunta No. 7**

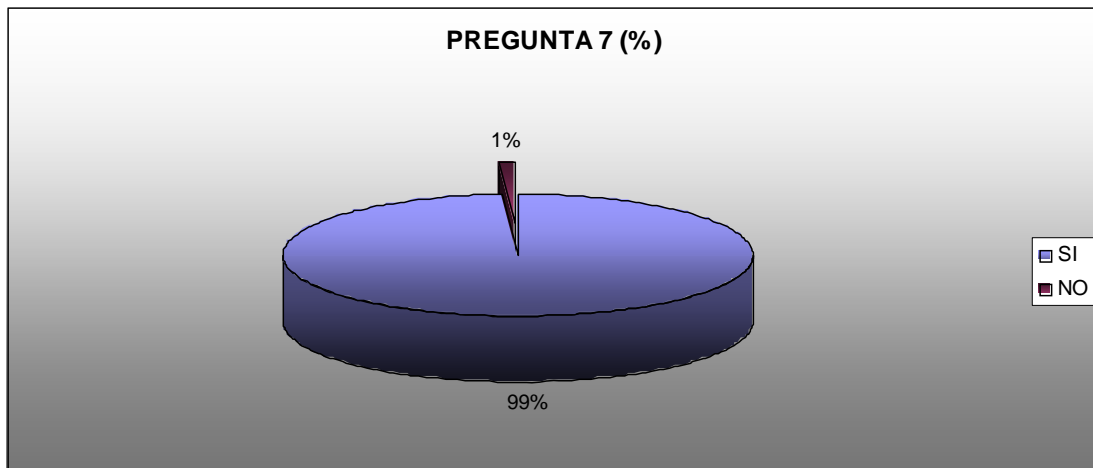
7. Le gustaría competir en el Campeonato de una nueva pista de MotoCross y Hare Scramble:		
SI	89	99%
NO	1	1%
<b>TOTAL:</b>	<b>90</b>	<b>100%</b>

GRÁFICO No. 19



Fuente: Investigación Realizada  
 Elaborado por: Fernando Valdivieso

GRÁFICO No. 20



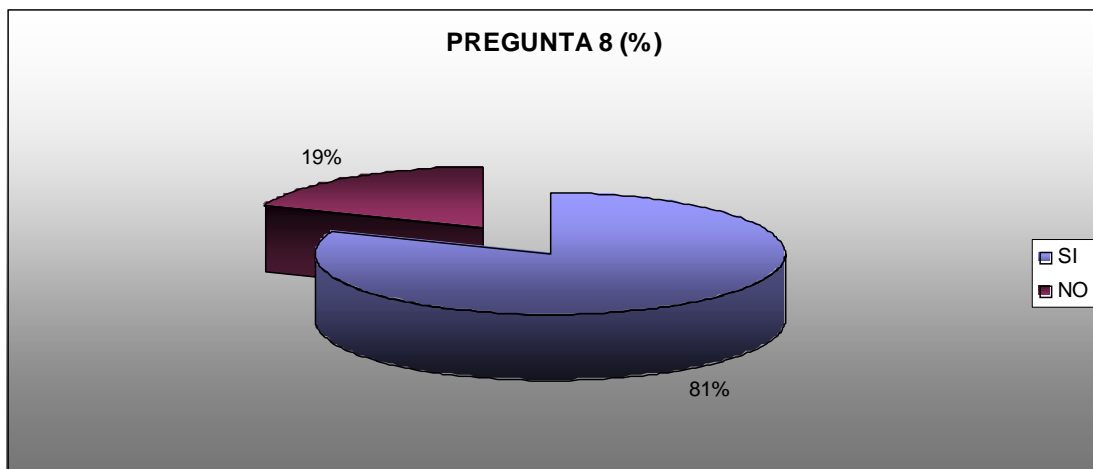
Fuente: Investigación Realizada  
Elaborado por: Fernando Valdivieso

En la pregunta 7, podemos observar que el 99% de los encuestados si le gustaría competir en un campeonato en una nueva pista de MotoCross y Hare Scramble.

**Pregunta No. 8**

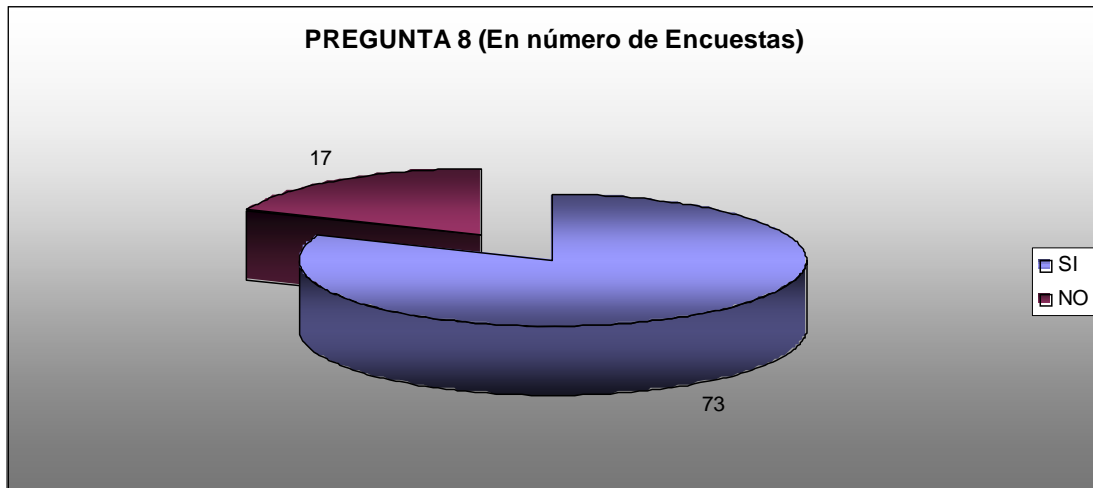
8. Estaría dispuesto a pagar \$ 6 por una pista de MotoCross y Hare Scramble que ofrezca los servicios mencionados anteriormente:		
SI	73	81%
NO	17	19%
<b>TOTAL:</b>	<b>90</b>	<b>100%</b>

GRÁFICO No. 21



Fuente: Investigación Realizada  
 Elaborado por: Fernando Valdivieso

GRÁFICO No. 22



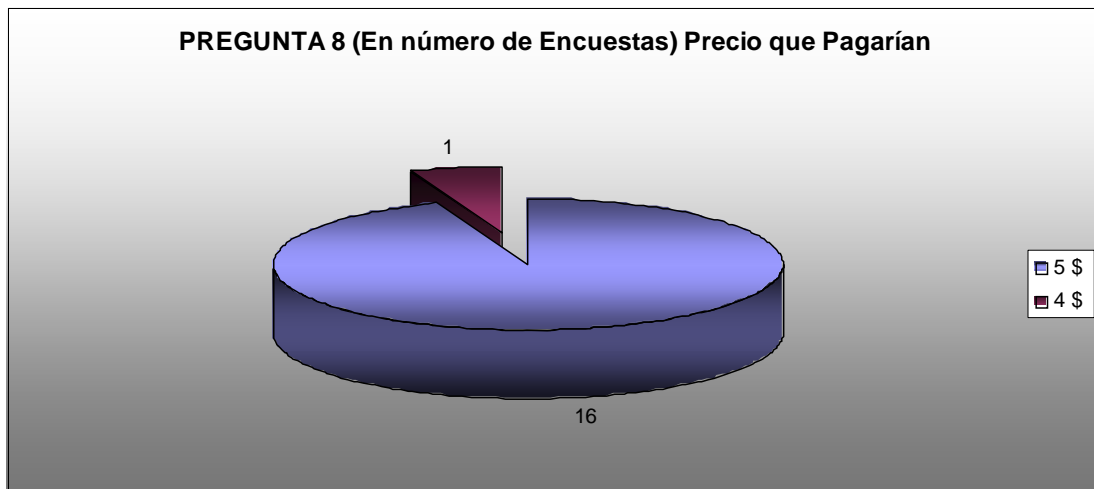
Fuente: Investigación Realizada  
Elaborado por: Fernando Valdivieso

En la pregunta 8 podemos ver como el 81% de los encuestados si estarían dispuestos a pagar USD \$ 6 para entrenar en la pista con los servicios que fueron mencionados anteriormente, tales como parqueadero, mecánica, bar, asistencia médica.

**Pregunta No.8**

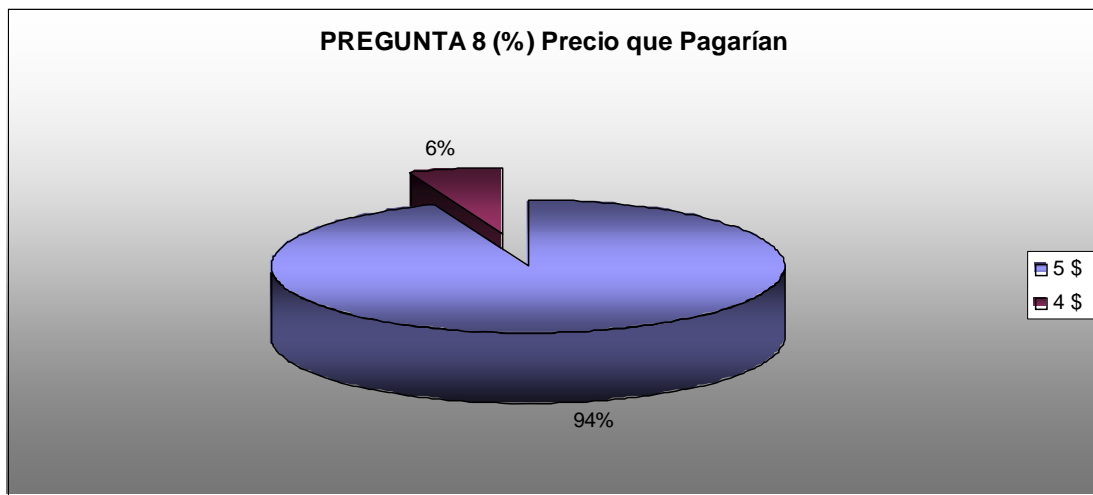
Pregunta No. 8. Estaría dispuesto a pagar \$ 6 por una pista de MotoCross y Hare Scramble que ofrezca los servicios mencionados anteriormente: ** Que precio pagaría?		
5 \$	16	94%
4 \$	1	6%
<b>TOTAL:</b>	<b>17</b>	<b>100%</b>

GRÁFICO No. 23



Fuente: Investigación Realizada  
 Elaborado por: Fernando Valdivieso

GRÁFICO No. 24



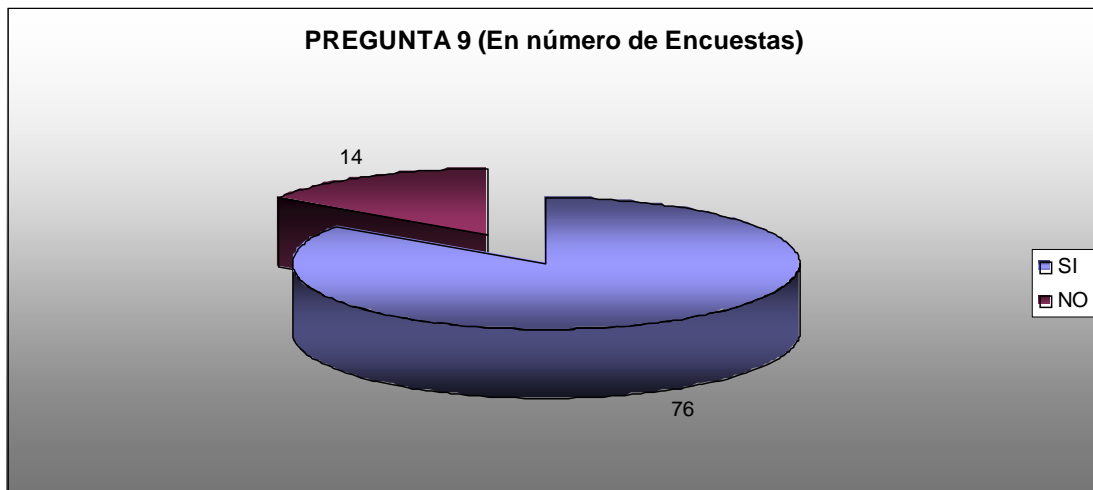
Fuente: Investigación Realizada  
Elaborado por: Fernando Valdivieso

Dentro de la pregunta 8, se preguntó que si no le parece el precio de USD \$6 por entrenar en una pista con las características explicadas anteriormente, en este caso del 19% de encuestados que dijeron que no, el 94% preferirían pagar USD \$ 5, es importante notar que este es el valor que cobran el resto de pistas para entrenar en las mismas.

**Pregunta No.9**

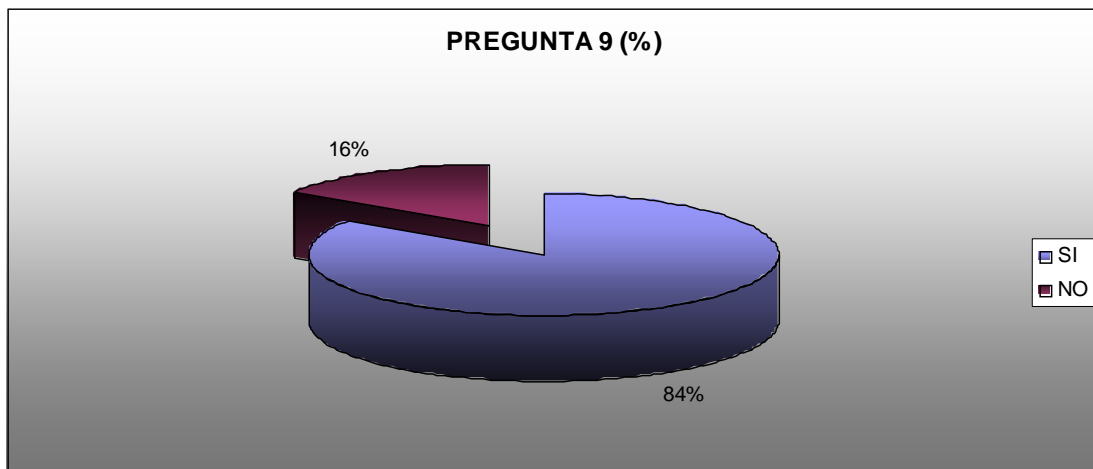
9. Le gustaría que exista una tarjeta de afiliación para los entrenamientos que realice en esta pista de MotoCross y Hare Scramble:		
SI	76	84%
NO	14	16%
<b>TOTAL:</b>	<b>90</b>	<b>100%</b>

GRÁFICO No. 25



Fuente: Investigación Realizada  
 Elaborado por: Fernando Valdivieso

GRÁFICO No. 26



Fuente: Investigación Realizada  
Elaborado por: Fernando Valdivieso

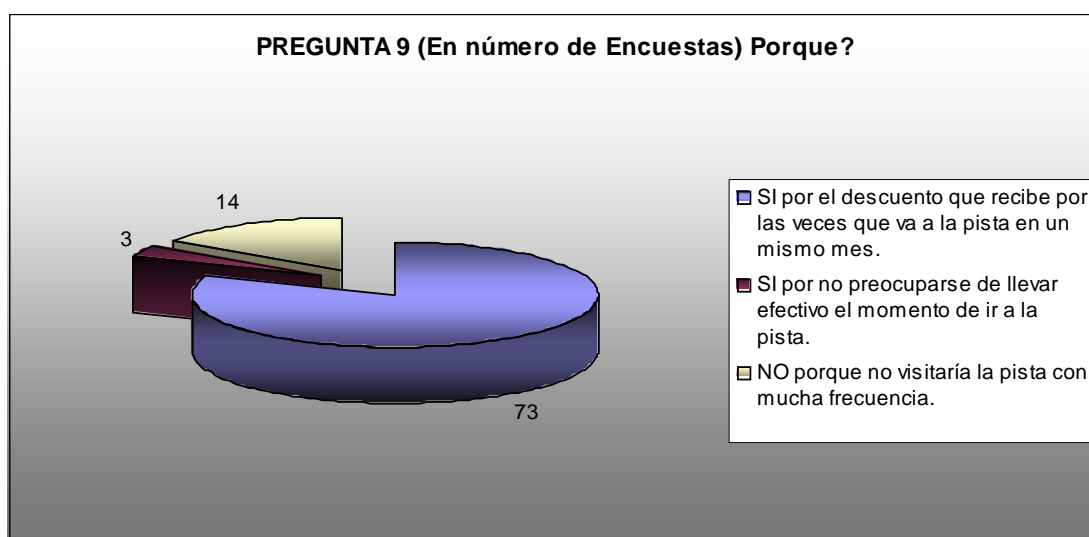
En la pregunta 9, podemos notar que 84% de los encuestados si le gustaría comprar una tarjeta de afiliación mensual para utilizar la pista en entrenamientos repetidos durante el mismo.



### Pregunta No. 9

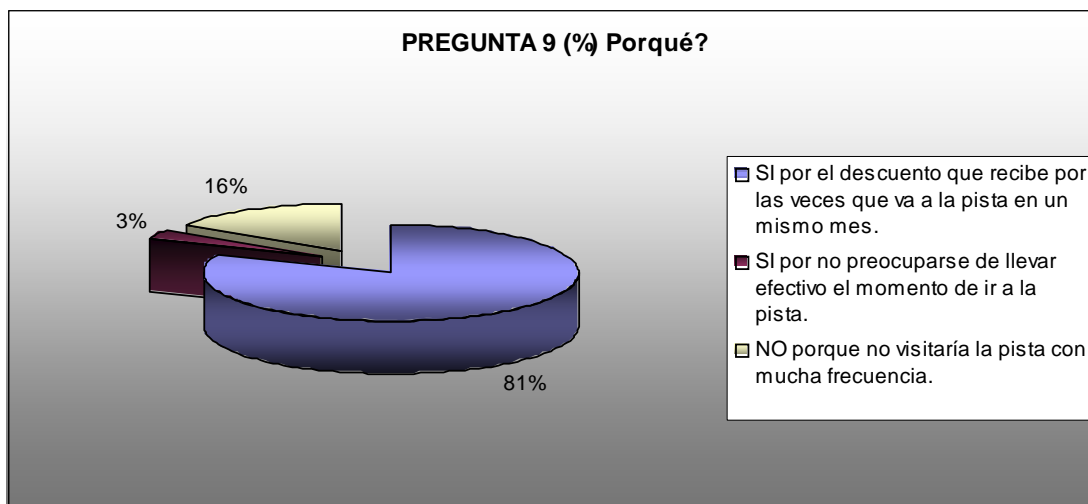
9. Le gustaría que exista una tarjeta de afiliación para los entrenamientos que realice en esta pista de MotoCross y Hare Scramble: ** Porque?		
SI por el descuento que recibe por las veces que va a la pista en un mismo mes.	73	81%
SI por no preocuparse de llevar efectivo el momento de ir a la pista.	3	3%
NO porque no visitaría la pista con mucha frecuencia.	14	16%
<b>TOTAL:</b>	<b>90</b>	<b>100%</b>

GRÁFICO No. 27



Fuente: Investigación Realizada  
Elaborado por: Fernando Valdivieso

GRÁFICO No. 28



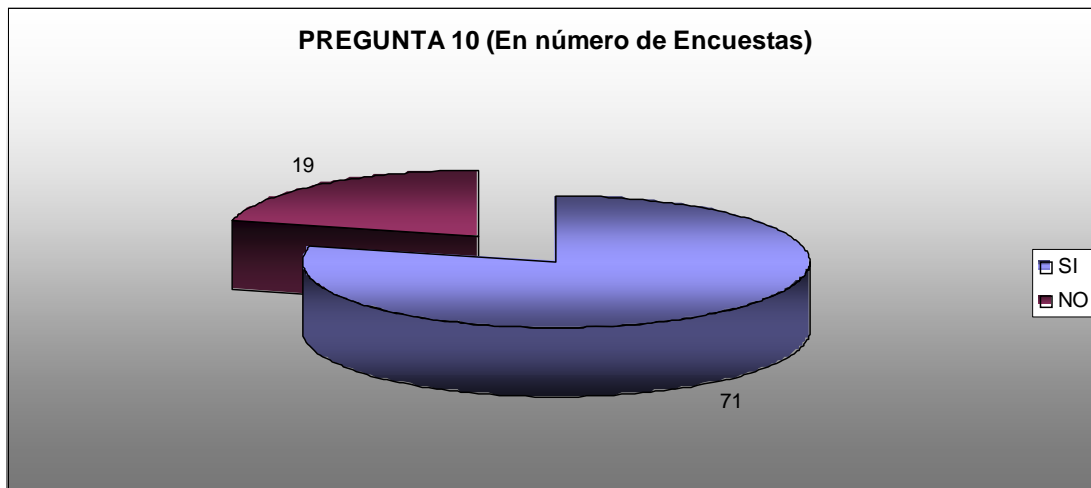
Fuente: Investigación Realizada  
Elaborado por: Fernando Valdivieso

En la pregunta 9, se consultó si compraría una tarjeta de afiliación, donde los que contestaron negativamente fué debido a que no pensarían visitar la pista con mucha frecuencia, por lo que no veían un valor agregado muy importante a la tarjeta. Por otro lado los que contestaron afirmativamente definieron sus respuestas en 2 principales alternativas mencionando que si la comprarían porque entrenarían en la misma varias veces al mes y debería existir un descuento en este servicio; otras personas también vieron un valor agregado en el hecho de que no deberían preocuparse de llevar dinero en efectivo cada vez que quieran entrenar.

**Pregunta 10**

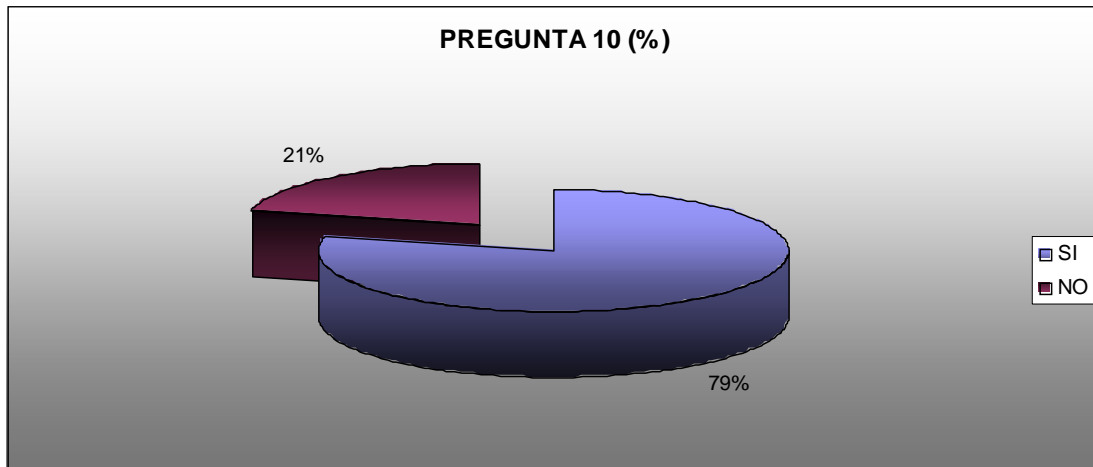
10. Estaría dispuesto a pagar un precio promedio de \$ 15 por competir en una nueva pista de MotoCross y Hare Scramble que ofrezca los servicios mencionados anteriormente:		
SI	71	79%
NO	19	21%
<b>TOTAL:</b>	<b>90</b>	<b>100%</b>

GRÁFICO No. 29



Fuente: Investigación Realizada  
 Elaborado por: Fernando Valdivieso

GRÁFICO No. 30



Fuente: Investigación Realizada

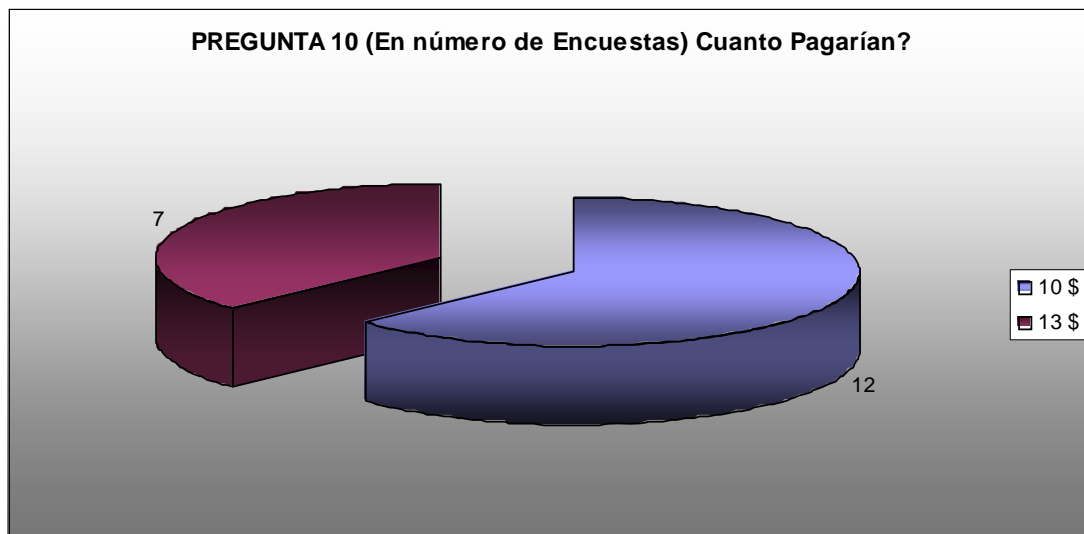
Elaborado por: Fernando Valdivieso

En la pregunta 10, podemos ver que el 70% de los encuestados estaría dispuesto a pagar USD \$15 por competencias que se realizarían en una nueva pista con las características mencionadas.

**Pregunta 10**

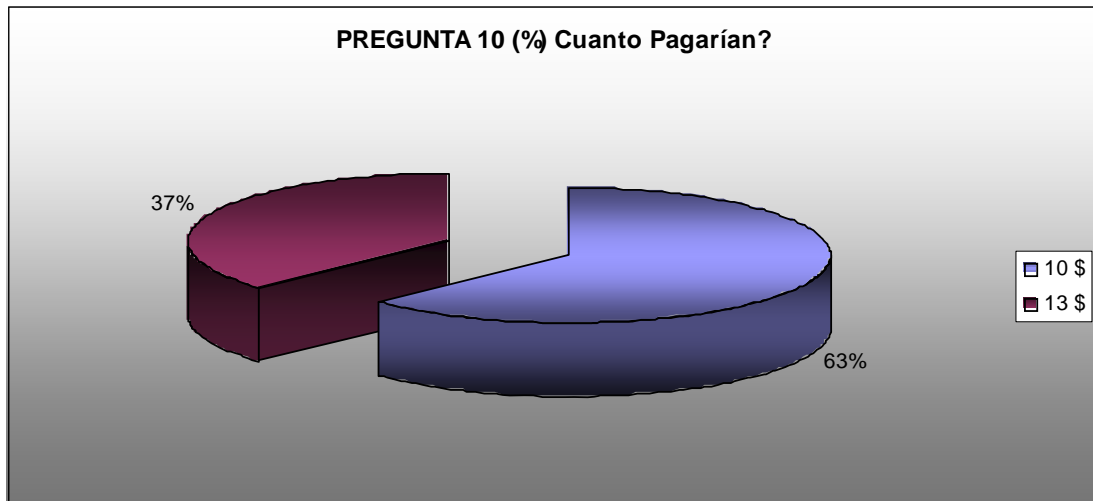
10. Estaría dispuesto a pagar un precio promedio de \$ 15 por competir en una nueva pista de MotoCross y Hare Scramble que ofrezca los servicios mencionados anteriormente: **Cuanto?		
10 \$	12	63%
13 \$	7	37%
<b>TOTAL:</b>	<b>19</b>	<b>100%</b>

GRÁFICO No. 31



Fuente: Investigación Realizada  
Elaborado por: Fernando Valdivieso

GRÁFICO No. 32



Fuente: Investigación Realizada

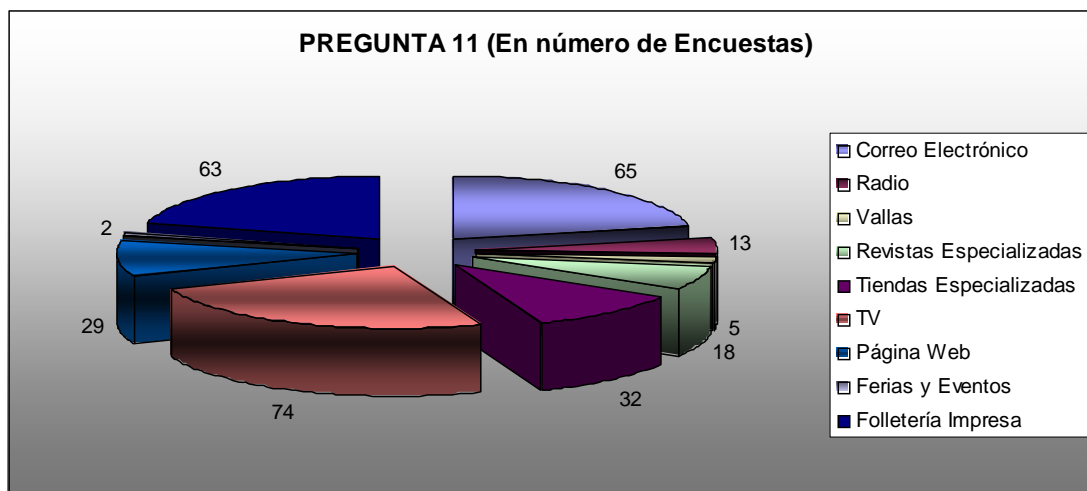
Elaborado por: Fernando Valdivieso

Dentro de la pregunta 10, se preguntó si no les parecía bien el precio de USD \$15 por las competencias que se realizarían en esta nueva pista; del 21% de personas que contestaron negativamente el 63% quisieran pagar USD \$10 por las competencias.

**Pregunta No. 11**

11. Por que medio le gustaría enterarse de los eventos, horarios, carreras y demás servicios de una pista de MotoCross y Hare Scramble:		
Correo Electrónico	65	22%
Radio	13	4%
Vallas	5	2%
Revistas Especializadas	18	6%
Tiendas Especializadas	32	11%
TV	74	25%
Página Web	29	10%
Ferias y Eventos	2	1%
Folletería Impresa	63	21%
<b>TOTAL:</b>	<b>301</b>	<b>100%</b>

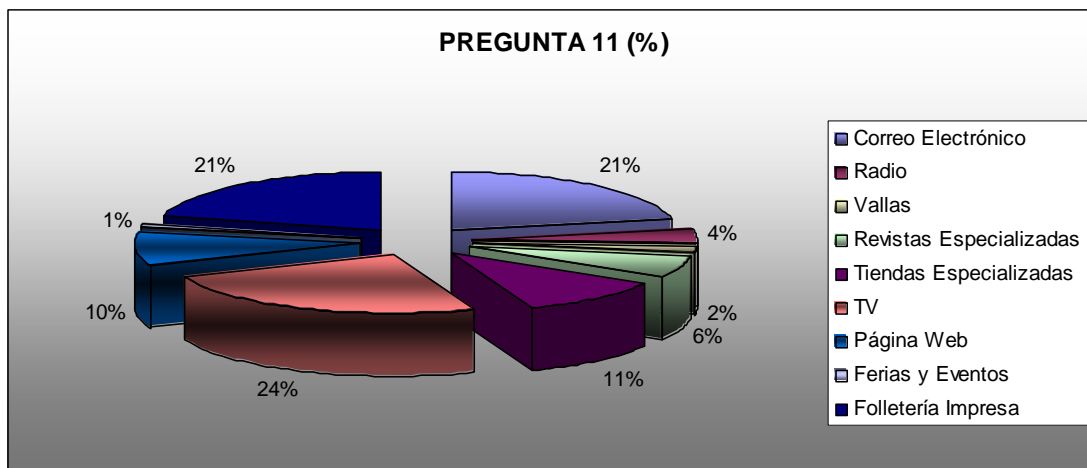
GRÁFICO No. 33



Fuente: Investigación Realizada

Elaborado por: Fernando Valdivieso

GRÁFICO No. 34



Fuente: Investigación Realizada  
 Elaborado por: Fernando Valdivieso

En la pregunta 11 podemos notar que el mayor porcentaje de gente preferiría enterarse de los eventos, horarios, carreras, y demás eventos que pudieren presentarse en la pista por medio de la televisión, folletería impresa, y correo electrónico.

### 2.2.5 Conclusiones de la investigación

- De la muestra que se tomó, se pudo ver que existen personas de todas las edades que practican el deporte del motociclismo de competencia; siendo en un mayor porcentaje jóvenes entre 15 y 18 años.
- El estudio mostró que un 84% de los encuestados viven en el sector norte de la ciudad de Quito.



- Todos los encuestados mostraron interés en los beneficios adicionales que obtendrán entrenando y compitiendo en una nueva pista de MotoCross, tales como mecánica, parqueadero, bar, e infraestructura confortable para los visitantes.
- El 92% de los encuestados prefieren la construcción de la nueva pista de MotoCross en el Norte de Quito, en el sector de El Condado, Vía Nono.
- Un 39% de los encuestados entrenan por lo menos 2 veces por semana, y 31% entrena por lo menos 1 vez a la semana.
- Un 76% de los encuestados participa en todos los campeonatos provinciales o nacionales, lo que nos daría una idea que existe una alta probabilidad de que compitan en los campeonatos que se realicen en la nueva pista de MotoCross y Hare Scramble.
- Un 99% de los encuestados estarían dispuestos a competir en el campeonato de una nueva pista de MotoCross.
- Un 81% de los encuestados estaría dispuestos a pagar el precio de USD \$6 por entrenar en la pista.
- Un 84% de los encuestados estarían dispuestos a comprar una tarjeta de afiliación para los entrenamientos en la nueva pista de MotoCross y Hare Scramble.

- Un 79% de los encuestados estaría dispuesto a pagar USD \$15 por la inscripción para las carreras que se realicen en la nueva pista de MotoCross.
- Los encuestados mostraron mucho interés en enterarse de todas las noticias que sucedan en la nueva pista de MotoCross, siendo los medios más populares la TV, correo electrónico, folletería impresa, y Página Web.

## 2.3 ESTRATEGIAS DE MARKETING

### 2.3.1 Producto

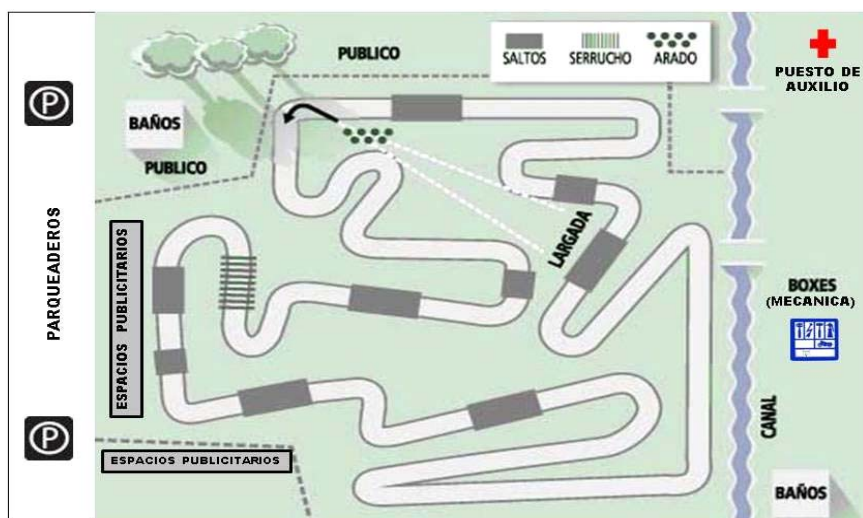
La pista de MotoCross NORTHVALLEY le permitirá al motociclista entrenar y competir en un circuito diseñado y ajustado de acuerdo a las necesidades planteadas para su construcción. El deportista podrá desarrollar con mayor facilidad todas sus destrezas gracias a la seguridad que le brinda la pista en aspectos técnicos, mecánicos y propios del circuito.

Además de los servicios anteriormente mencionados, se podrá contar con un amplio parqueadero de autos con capacidad suficiente, la persona que entrene podrá contar con todos los servicios de la pista, tales como: servicio de bar, primeros auxilios, seguridad baños y graderíos seguros para espectadores y/o acompañantes.

Los servicios que se ofertarán y las características de la pista, lograrán que el deportista se sienta seguro, protegido y que se sientan a gustos por el trazado del circuito que les facilitará su crecimiento deportivo.

### 2.3.2 Plano Propuesto de NORTHVALLEY

GRAFICO No. 35



Elaboración: Fernando Valdivieso  
Fuente: Fernando Valdivieso

### 2.3.3 Estrategias de Producto

Las estrategias propuestas para la Pista NORTHVALLEY se orientan a obtener la diferenciación del servicio respecto de los competidores y posicionar a través de sus beneficios, mayor exclusividad, prestigio y precio en el mercado, así como estrategia seleccionada tenemos:

- Estrategia de diferenciación por calidad de servicio.

### **2.3.4 Plan Operativo**

#### **2.3.4.1 Factores Diferenciadores**

Al proponer diferenciarse por la calidad ofrecida en el servicio, es muy importante valorar todos los aportes brindados por la pista, para lo cual nos basaremos en comunicar las características visibles y en demostrar con pruebas el beneficio intangible del servicio, tales como: seguridad, comodidad, diversión, exclusividad.

#### **2.3.4.2 La Marca**

A través de la marca “NORTHVALLEY”, buscamos captar como mercado objetivo, a todos los motociclistas practicantes de este deporte, que residan en la ciudad de Quito y en sus alrededores más cercanos.

#### **2.3.4.3 Logotipo**

El logotipo de NORTHVALLEY es el elemento gráfico que lo identifica visualmente. Será utilizado en todas las piezas gráficas publicitarias que se desarrollen, en el sitio Web y en elementos y eventos que hacen que, de una sola vista, se logre comunicar la esencia que nos constituye, el motociclismo.

El logotipo se compone de una motocicleta representando un salto de competencia y letras con una gama de blanco y negro. Cada una de las letras del logotipo fue trazada individualmente y todas fueron ordenadas para crear una armonía visual.

Gráfico No. 36



## 2.4 PRECIO

### 2.4.1 Inversión

- Valor individual por entrenar: \$6 por entrenamiento
- Valor individual por competencia: \$ 15

### **2.4.2 Estrategia de Precio**

Tomando en cuenta que para la definición de los precios, se realizó un análisis comparativo con la pista líder (Los 3 Wabos), y que además la estructura de costos permite conseguir la máxima rentabilidad, se planteará una **ESTRATEGIA DE RELACIÓN PRECIO – CALIDAD** que permita una aceptación del precio en función con sus amplios beneficios y características de diferenciación del servicio ofrecido.

### **2.4.3 Plan Operativo de Precio**

La implementación de la estrategia de relación precio – calidad se basará en dar a conocer a profundidad los beneficios de la pista NORTHVALLEY, de tal manera que el cliente este satisfecho por lo pagado. Como soporte a la implementación de esta estrategia, se otorgarán tarjetas de afiliación que les permitirá entrenar con precios especiales y beneficios adicionales

### **2.4.4 Formas de Pago**

- Pago al contado por entrenar.
- Pagos al contado por competir
- Tarjeta de afiliación con tarjeta de crédito o en efectivo.

### 2.4.5 Tarjeta de Afiliación

TABLA N° 4

Ítem	Monto
Entrenamientos mensuales ilimitados	\$ 40

Fuente: Investigación realizada

Elaborado por: Fernando Valdivieso

## 2.5 PLAZA

La plaza del Servicio que ofrecerá la Pista NORTHVALLEY, se encuentra dentro del Distrito Metropolitano de Quito, en la vía a Nono a 3km de la Av. Occidental (Sector el Condado).

Los interesados en usar todos los servicios que ofrece la pista podrán realizar sus compras en:

- La Pista NORTHVALLEY
- Moto Hot, Lugar especializado de venta de Motos y accesorios para motocicletas.

## 2.6 PUBLICIDAD Y PROMOCIÓN

Relaciones públicas, publicidad, POP, auspicios, vía pública, radio, stickers, tarjetas de fidelidad.

La pista de MotoCross NORTHVALLEY realizará publicidad y promoción de las siguientes maneras:



POP: Todo tipo de publicidad Impresa, flyers, volantes y afiches.



# Campeonato NorthValley 2011 5 de Septiembre

**Lugar:** Pista NorthValley 3km vía Nono,  
Sector el Condado

**Hora:** 10h00

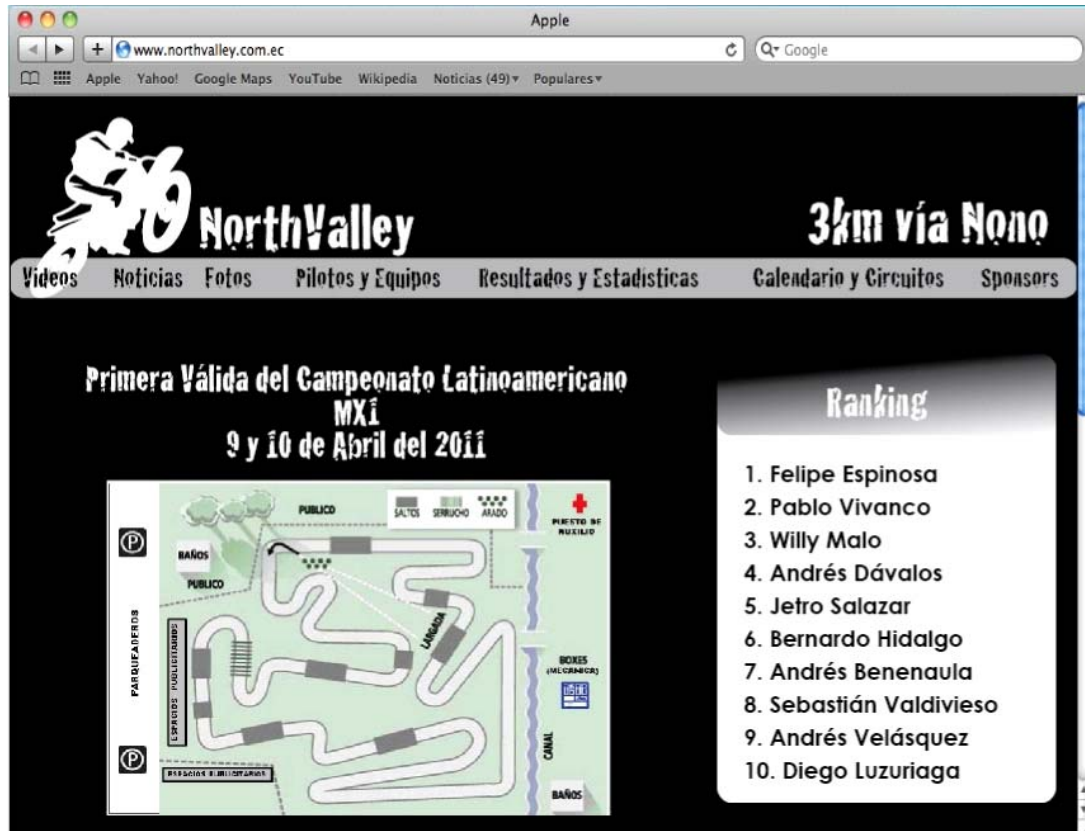
**Categorías:** 50 cc, 65 cc, 85cc, MX1, MX2,  
Masters +40 y Mecánica Nacional

**Inscripciones:**  
Moto Hot, Pista NorthValley





- Página Web:



- Publicidad en revistas especializadas.
- Publicidad directa en el local Moto Hot, con quienes se a hecho una alianza estratégica; ellos promocionarán nuestra pista y eventos que se realicen e incluso podrán cobrar las inscripciones y vender las tarjetas de afiliación; la pista NORTHVALLEY le entregará un espacio para publicidad del local.
- Se enviarán anuncios de eventos y publicidad de la pista por medio de e-mail.
- Se realizará publicidad por medio de Facebook, este medio ha mostrado ser muy eficiente como medio de publicidad en estos últimos tiempos.

### **3 CAPITULO III.- ESTUDIO TECNICO**

#### **3.1 ESTUDIO DE LOCALIZACIÓN**

##### **3.1.1 Estudio de macro localización**

Como el nombre del estudio lo indica, la macro localización de la pista NORTHVALLEY debe ser dentro del Distrito Metropolitano de Quito. Mirando la necesidad de tener un lugar de entrenamiento y distracción cercano para todos los amantes de este deporte extremo.

Por encontrarse dentro del Distrito Metropolitano de Quito, existen varios permisos que se deberán sacar para cumplir con las ordenanzas, sobretodo porque al ser un deporte que emite ruido, es necesario sacar el permiso pertinente para esto, este permiso lo otorga el Municipio.

##### **3.1.2 Estudio de micro localización**

Una de las fortalezas más importantes de este gran proyecto es su ubicación, no existe ninguna pista de MotoCross disponible dentro del distrito Metropolitano de Quito, la pista más cercana se encuentra en el Sector de los 3 Wabos, en Amaguaña a aproximadamente 45 minutos de distancia. Por este motivo la gente que practica este deporte, por cuestiones de logística no pueden hacerlo de una manera tan constante como quisieran, relegando el entrenamiento para los fines de semana, lo que no permite tener una constancia en el mismo. Cabe

mencionar que el MotoCross es un deporte de alta competencia, en el cuál se necesita constancia en el entrenamiento físico y en la práctica, es un deporte en el cuál se precisan muchas horas de dedicación para poder progresar y mejorar cada día.

Por esta razón la propuesta de este proyecto es apuntar a toda la gente que vive dentro del Distrito Metropolitano de Quito, que es un 91% de los encuestados.

El lugar programado para el proyecto es en el Norte de Quito, sector donde vive un 84% de los encuestados; vía Nono a 3Km de la Occidental donde los precios del terreno no son muy elevados, y sin duda alguna queda más cerca para la gente. De igual manera es un lugar muy habitado por lo que es perfecto para no tener problemas por el ruido que emitirán las motos al usar la pista.

El terreno en el lugar es irregular, lo que facilita para la construcción de la pista, debido a que esta irregularidad en el terreno ofrece obstáculos naturales para la pista, que son atractivos indudables para los amantes del deporte.

## 3.2 INGENIERÍA DEL PROYECTO

### 3.2.1 Mobiliario, equipo y material

#### Mano de Obra

**1. Empleado:** Esta persona será la encargada de mantener el buen trato de la pista. Para que la pista se conserve correctamente y en los mejores estándares

necesarios para que sea sede de campeonatos nacionales e internacionales, es absolutamente necesario darle mantenimiento continuo. Por lo que el cuidador tendrá la misión de realizar estos trabajos, y de coordinar el mantenimiento de la pista.

El empleado será también el responsable de abrir y cerrar la pista, dejando entrar sólo a los socios y a las personas que paguen la cuota para poder utilizar los servicios de NORTHVALLEY.

El empleado deberá tener conocimiento de primeros auxilios, debido al riesgo que implica este deporte siempre es necesario que una persona de primeros auxilios en caso que algún usuario de la pista sufra un accidente. Esto es hasta que personal especializado llegue a atender al herido.

**2. Gerente:** El Gerente de la Pista NORTHVALLEY será el encargado de la promoción de la pista, el líder del manejo total y responsable de todo lo que pasa en la empresa.

**3. Mecánico:** En la pista de MotoCross NORTHVALLEY es necesario que exista una persona especializada en el arreglo de las motos, que su presencia sea constante y que cuente con todos los repuestos necesarios para reparar las motos que se estropeen. Por este motivo se realizará una alianza estratégica con el reconocido mecánico Stalin Cadena, quién ha realizado importantes cursos como: Suspensión de motos de alta competencia en Estados Unidos, Carburadores y Motores especializados de motos de alta competencia. A

trabajado como mecánico en Estados Unidos en la reconocida marca Ducati, donde desempeñó ganó mucha experiencia, y lo convierte en uno de los más grandes conocedores en motores de Motocicletas de alta competencia del Ecuador.

Esta alianza, aparte de dar una buena imagen y ayuda a los usuarios de la pista NORTHVALLEY, será un ingreso debido a que se cobrará un arriendo por el espacio físico entregado al mecánico. Este ingreso será de \$ USD 400 mensuales.

**4. Entrenador:** Otro de los servicios que entregará a sus usuarios la pista NORTHVALLEY es la alianza estratégica con el reconocido corredor de MotoCross Felipe Espinosa, Felipe es uno de los corredores más exitosos de los últimos tiempos, a realizado múltiples cursos de MotoCross en Estados Unidos, Puerto Rico, República Dominicana en la Escuela Franklin Nogueras, Ecuador con Ryan Hugges. Felipe a sido campeón Nacional en todas las categorías que a competido desde los 8 años de edad, estas categorías son Pewee, 65cc, 85cc, 125cc (2 veces), 250cc. Esta experiencia convierte a Felipe en el entrenador que brindará el servicio perfecto en el ambicioso proyecto de la pista de MotoCross NORTHVALLEY. Por este servicio, el entrenador pagará a la pista un valor mensual de USD \$300.

**5. Encargado de la Cafetería:** La cafetería se le alquilará a una persona encargada de las ventas, con esto se obtendrá un ingreso extra para la pista

NORTHVALLEY de \$ USD 500 mensuales, más un ingreso extra por cada evento o carrera realizada de \$ USD 350.

### **3.2.2 Descripción y distribución del lugar físico**

El terreno de 5 hectáreas; está ubicado vía Nono a 3km de la Av. Occidental. El mismo será entregado a manera de arriendo con un precio mensual de USD \$2,250.

En el terreno se ha establecido espacios de:

- ½ hectárea (5.000 m) para el espacio de parqueaderos.
- 1.000 m para zona de pits, baños, zona de bar, publicidad.
- 3.000 m para la zona de público y graderíos.
- 1.000 m para zona de entrenamiento de Ochos.
- 3 hectáreas (30.000 m) para la zona de pista de carreras de MotoCross y de Hare Scramble. La pista de Hare Scramble tendrá un sector unido con la pista de MotoCross, el bosque que se encuentra en el terreno y en los alrededores.

## **4 CAPITULO IV.- ESTUDIO DE GESTION**

### **4.1 DESCRIPCIÓN DE LA ORGANIZACIÓN**

MotoCross NORTHVALLEY es una empresa dedicada al entretenimiento de deportes extremos. Esta pista ofrece muchos servicios para los amantes de este tipo de deportes, en la pista NORTHVALLEY podrán encontrar:

- Pista de MotoCross.
- Pista de Hare Scramble.
- Pista de Ochos. (Entrenamiento)
- Rampa de Freestyle.
- Mecánica.
- Entrenador. (Hare Scramble, MotoCross, Freestyle).
- Cafetería.

### **4.2 DESARROLLO DE LA PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA**

#### **4.2.1 Misión**

Es misión de la Pista de MotoCross NORTHVALLEY dar entretenimiento seguro y confortable a los amantes de las motos de competencia de tipo MotoCross, Hare Scramble y Freestyle.



Realizar carreras provinciales, nacionales e internacionales, para ser la atracción de los adeptos a los deportes extremos atados a las motocicletas.

Ayudar a la formación de los motociclistas del futuro, a que obtengan un entrenamiento consecutivo y eficaz, para que sean los representantes del Ecuador en los campeonatos internacionales del futuro.

#### **4.2.2 Visión**

La pista de MotoCross NORTHVALLEY será la pista con mejor infraestructura del País en el 2011, donde todos sus socios y visitantes obtengan la mejor experiencia en su visita a las instalaciones.

#### **4.2.3 Reglamento**

Existen varios reglamentos que se deben seguir para las competencias de MotoCross. Entre estos se deben seguir reglamentos Internacionales de la Federación Latinoamericana de MotoCross (Ver Anexo 1), y el reglamento, el Código Latinoamericano de Motociclismo (Ver Anexo 2), y el Reglamento General de la Federación Ecuatoriana de Motociclismo (Ver Anexo 3).

Dentro de estos reglamentos, se exige la creación de un Reglamento Particular por cada carrera, en los puntos siguientes miraremos el Reglamento para los campeonatos Latinoamericanos y Nacionales que se realizarán en la Pista de MotoCross NORTHVALLEY.

4.2.3.1 REGLAMENTO PARTICULAR 2011 LATINOAMERICANO DE  
MOTOCROSS:

**Nombre del evento:** Primera Valida del Campeonato Latinoamericano de MotoCross MX1.

**Clase:** MX1, 450cc.

**Fecha:** 09 y 10 de abril del 2011.

**Organizador:** Federación Ecuatoriana de Motociclismo.

**Lugar del evento:** Quito – Ecuador; Pista NORTHVALLEY.

**Accesos:** Aeropuerto Internacional más cercano Aeropuerto Mariscal Sucre de la ciudad de Quito, a 15km del circuito.

**Dirección:** Av. Occidental, Vía NONO. Desde la Occidental 3 Km. hacia adentro.

**Hotel Sede:** Swissotel Av. 12 de Octubre y Cordero; Quito – Ecuador.

**Teléfono:** 593 - 2 - 2567600 - 2567601

**Fax:** 593- 2 - 2567602

**Email:** info@swissotel.com pagina web [www.swissotel.com](http://www.swissotel.com)

1. Circuito

**Nombre:** Pista de MotoCross NORTHVALLEY

Longitud de la pista 1.760 mts

Ancho mínimo: 9 mts

Altura sobre el nivel del mar: 2.930 mts

2. Organizador

**Nombre:** FEDERACION ECUATORIANA DE MOTOCICLISMO

**Dirección:** CDLA. KENNEDY NORTE CALLE JOSE ALAVEDRA  
TAMA Y RIO AMAZONAS

**Teléfono:** N° 593-4- 5018460 – 5018552 Fax N° 593-4-6030463

**E-mails:** [fenmoto@gye.satnet.net](mailto:fenmoto@gye.satnet.net) [fedecumot@hotmail.com](mailto:fedecumot@hotmail.com) Website  
[www.ecuadormoto.com](http://www.ecuadormoto.com)

Secretaría del evento: CDLA. KENNEDY NORTE CALLE JOSE  
ALAVEDRA TAMA Y RIO AMAZONAS

**Teléfonos:** N° 593-4- 5018460 – 5018552 Fax N° 593-4-6030463

Teresa Rodríguez 593-9-9236935

**E-mail:** fenmoto@gye.satnet.net fedecumot@hotmail.com

Abierta los días de lunes a viernes desde las 09:00 (horas), hasta las 17h30 (horas).

### 3. Oficiales

- **Presidente del Jurado:** ORIEL PEREGRINA Lic. ULM N°

- **Miembro ULM del Jurado:** JORGE CASTEJON Lic. ULM N° 3027

- **Miembro FMNR del Jurado:** HERMAN SWOBODA Lic. FIM N° 2010

- **Secretario (a) del Jurado:** TERESA RODRIGUEZ

- **Director de Carrera:** RAMON PERE Lic. FIM N° 5769

- **Jefe de Inspección Técnica:** JUAN MENESES Lic. FIM N° 3463

- **Asistente de Inspección Técnica:** ADRIANO SAAVEDRA Lic. FIM N° 5780

- **Jefe de Cronometraje:** FERNANDO MOLANO Lic. FIM N° 3462
- **Oficial del Medio Ambiente:** ANITA ESCOBAR Lic. FIM N° 4014
- **Jefe de Zonas:** SR. ANTONIO TORRES Lic.FIM No. 5772
- **Jefe de Señalización:** SR. GEOVANNY JARAMILLO
- Jefe del Departamento Médico: DR. MIGUEL MOGOYON
- **Oficial de Prensa:** ROBERTO GARCES
- **Protocolo:** SR. JORGE ALVAREZ
- **Jefe de Logística:** SR. FERNANDO VALDIVIESO
- **email:** [jalvarez\\_latinomx2@hotmail.com](mailto:jalvarez_latinomx2@hotmail.com)
- Los Delegados de las FMNs (con Licencia ULM o FIM), o representantes (sin licencia).

El evento se desarrollará en base a los Reglamento CMS/ULM, al Código Deportivo de la ULM y al presente Reglamento Particular que ha sido debidamente examinado y aprobado por la FEDERACION ECUATORIANA DE MOTOCICLISMO.

#### 4. Inscripciones

Los formularios de inscripción debidamente aprobados por la FEM (Federación Ecuatoriana de Motociclismo) de cada participante deben ser enviados a la FEM a más tardar el viernes 01 de abril de 2011.

#### 5. Control del Circuito

El primer control del circuito tendrá lugar a las 14:00 horas del día viernes 08 de abril del 2011. Donde se realizará el reconocimiento e inspección de la pista.

#### 6. Reunión entre los Organizadores y el Jurado

La reunión entre los Organizadores y el Jurado tendrá lugar en la pista NORTHVALLEY a las 16:00 horas del día viernes, 08 de abril del 2011.

#### 7. Control Técnico y Verificaciones

Se realizarán inspecciones técnicas y verificaciones de las motocicletas:

- El 08 de abril del 2011 desde las 13:00 horas hasta las 16:00 horas.
- El 09 de abril del 2011 desde las 08:00 horas hasta las 10:00 horas.

Deberá presentarse al control técnico portando la Motocicleta, Casco y dorsal con número.

#### 8. Reuniones del Jurado

La primera reunión del Jurado tendrá lugar a las 10:30 del sábado 09 de abril del 2011 en la pista NORTHVALLEY.

#### 9. Reunión con los Pilotos

La reunión con los pilotos se realizará a las 13:00 del día 09 de abril del 2011, en la grilla de partida de la pista NORTHVALLEY.

#### 10. Prácticas

SABADO 9 DE ABRIL DEL 2011:

#### **PRACTICAS LIBRES LATINO DE MX1**

Primera Sesión de las 12:00 horas a las 12:30 horas

Segunda Sesión de las 14:10 horas a las 14:40 horas.

#### **PRACTICA CLASIFICATORIA:**

MX1: Desde las 15:50 horas hasta las 16:20 horas

DOMINGO 10 DE ABRIL DEL 2011:

Sección de arrancadas libres:

### **LATINO DE MX1**

Primer grupo (50% de pilotos primer clasificado) de 09:50 a 09: 55

Segundo grupo (50% de pilotos restantes) de 10:55 a 10:05

-Prácticas libres (warm up): 10:05 h a 10:35 h.

### 11. Horario de las Carreras

LATINO MX1: Domingo 10 de abril de 2011

Primera manga: 12h20 (30 minutos) + 2 vueltas

Segunda manga: 14h50 (30 minutos) + 2 vueltas

\*Todas las motocicletas tienen que estar en la zona de espera antes de la partida 10 minutos antes de cada carrera.

### 12. Combustible



El combustible disponible en el evento será: GASOLINA SUPER 92 OCTANOS suministrado por el organizador o adquirido en las estaciones de servicio a un precio de US \$ 2.19 por galón en dólares norteamericanos.

### 13. Seguro

Al inscribir a un piloto, la FMN a la que pertenece un piloto garantiza que el mismo está:

Asegurado de acuerdo a los requisitos estipulados por la ULM. Para todo evento Latinoamericano de MotoCross, si un piloto participante se presenta al evento sin un seguro contra accidentes, la Federación a la que pertenece el piloto en mención deberá hacerse responsable de cualquier accidente o inconveniente que pudiere ocurrir.

El Organizador declina toda responsabilidad por daños a una motocicleta, sus accesorios y componentes, que puedan surgir como consecuencia de un accidente u otras causas.

### 14. Protestas y apelaciones

En un evento todas las protestas deben ser hechas por escrito y presentadas por el Delegado o Representante al Jurado Internacional a través del Director de Carrera.

Las protestas deben ser aceptadas de acuerdo al Código Disciplinario y de Arbitraje ULM (Art.5.1)

-La protesta contra la elegibilidad de un piloto o motocicleta inscrita, tiene que ser hecha antes del inicio de las prácticas oficiales.

-La protesta contra la motocicleta tiene que ser hecha durante los 30 minutos después de la llegada del ganador de la carrera.

-La protesta contra los resultados tiene que ser hecha dentro de los 30 minutos posteriores a la publicación de los mismos.

## 15. Premios

Todas las cantidades son en dólares norteamericanos, y las mismas son establecidas en el Reglamento Latinoamericano de MotoCross.

Las mismas son cantidades netas sobre las que no se permite deducción alguna. Sólo se aceptan pagos en efectivo. La escala de Premios mínimos por evento en USA Dólares Americanos:

MX1 (montos por evento)

TABLA No. 5

Posición	Premio
1	\$875
2	\$550
3	\$440
4	\$400
5	\$350

TOTAL PREMIOS: 2615

Las indemnizaciones de viaje y otros beneficios serán los publicados para el Campeonato de cada año por la Dirección General de la ULM en las condiciones para los organizadores y participantes en el Campeonato Latinoamericano de MotoCross.

El pago de los premios se hará en la Pista NORTHVALLEY entre las 17h00 y las 17h30 del día del evento final.

#### 16. Ceremonia de Premiación

Los primeros tres pilotos de cada carrera deben tomar parte en la Ceremonia de Premiación, la cual podrá tener lugar inmediatamente después de cada carrera o al finalizar la segunda carrera donde se premiará además lo correspondiente a los resultados generales del evento.

Fecha: 10 DE ABRIL DEL 2011 Lugar: PISTA NORTHVALLEY Hora:  
17:00

17. Regulaciones Ambientales

A. Cada piloto es responsable de los desechos generados por su equipo durante la Competencia.

B. Donde los organizadores provean los contenedores necesarios para los desechos deben ser usados como se indique.

C. La basura deberá ser recolectada por el team hasta que hayan facilidades o instalaciones para ser utilizadas.

D. Cuando el reabastecimiento o servicio de las motos sea hecho en disciplinas o eventos off road deberán utilizar la alfombra ambiental u otro artefacto que sea efectivo para tal fin y ser removidas por los participantes después del evento.

E. Cualquier infracción de los participantes o de los pilotos (quienes son responsables de sus equipos) al código ambiental de la FIM puede resultar en una multa, suspensión del evento y además puede resultar en costos de reparación para los pilotos.

F. La limpieza de las motos, cuando sea permitido por las reglamentaciones, deberá ser llevada a cabo solamente en los sitios designados para ello.

G. Solamente agua sin la adición de productos químicos es permitida.

#### 18. Interpretación de Reglamento Particular

La interpretación del presente Reglamento Particular recae completamente sobre el Jurado Internacional.

#### 4.2.3.2 REGLAMENTO PARTICULAR 2011 NACIONAL DE MOTOCROSS:

ASOCIACION DE MOTOCICLISMO DE PICHINCHA

REGLAMENTO PARTICULAR

CAMPEONATO NACIONAL DE MOTOCROSS 2011

**FECHA:** 14 y 15 de Mayo de 2011

**LUGAR:** Quito - Ecuador

**CIRCUITO:** Pista de MotoCross NORTHVALLEY

**TIPO DE TERRENO:** SEMIDURO

**ORGANIZA:** Asociación de Motociclismo de Pichincha

**AVAL:** Federación Ecuatoriana de Motociclismo

**HORA:** 10:00 AM

**1-REGLAMENTO:**

Será válido el Reglamento de la F. E. M. Para MotoCross, Reglamento General de Motociclismo, Reglamento Interno de la FEM, y el presente Reglamento Particular. Los encargados de interpretar estos reglamentos es el Jurado Nacional.

**2.- INSCRIPCIONES:**

Serán sólo ordinarios los días viernes 13 y sábado 14 de Mayo en el Circuito. El valor será de \$ USD 30.00 para cada categoría a excepción de Mecánica Nacional que tendrá un costo de \$ USD 10.00, los pilotos deberán presentar su Licencia Deportiva FEM 2011 y los menores de edad ser inscritos por su representante.

Para el trámite de las licencias podrán contactarse con los siguientes teléfonos: 6-030-464 ó al 6-030-463.

**3.- Revisión Mecánica:**

Se la realizará en la pregrilla del Circuito una vez que se haya inscrito y este puesto el respectivo brazalete, previo los entrenamientos oficiales de cada categoría. Piloto que no pase la revisión mecánica NO PODRA PARTICIPAR NI EN LOS ENTRENAMIENTOS OFICIALES NI EN LA COMPETENCIA. Si algún piloto inscribiere 2 máquinas, ambas deberán pasar la revisión mecánica.

#### 4.- Entrenamientos:

Se podrá conocer el circuito el día viernes 13 de mayo a partir de las 14H00 con un costo de \$10,00 por categoría y con entrenamientos programados.

14H00 50cc. A y B

14H20 65cc

14H40 85cc minicross y 85cc Motocross

15H00 Master + 40 - + 45 y Mecánica Nacional

15H20 MX1 yMX2

15H40 50 cc A y B

16H00 65cc

16H20 85cc minicross y 85cc Motocross

16H40 Master +40; +45 y Mecánica Nacional

17H00 MX1 y MX2

SÁBADO 14 de Mayo de 2011

Entrenamientos oficiales de todas las Categorías: de acuerdo al siguiente horario:

09H00: Mecánica Nacional

09h20: Master + 40, Máster + 45

09H40: 85cc Minicross y 85cc Motocross

10H10: Mx 1 "A", y Mx 1 "B".

10H40: 65 cc

11H00: 50cc "A" Y 50cc "B" JUNTAS DE SER FACTIBLE, CASO CONTRARIO EN FORMA INDEPENDIENTE CADA UNA.

11H20:Mx2.



11H50: Mecánica Nacional.

12h10: Ejecutivos + 40, Ejecutivos + 45

12H30: 85 cc Minicross y 85cc Motocross

13H00: Mx1 "A", y Mx 1 "B".

13H30: 65 cc

13H50: 50cc"A" 50cc "B" JUNTAS DE SER FACTIBLE, CASO CONTRARIO EN

FORMA INDEPENDIENTE CADA UNA

14H10: Mx2

14h40: CIERRE DEL CIRCUITO

Los pilotos deberán presentarse a la Pregrilla con 10 minutos de anticipación a la hora de partida, con las motos apagadas, caso contrario no podrán ingresar a la misma. Pasarán a la grilla, tanto en la primera cuanto en la segunda manga, de acuerdo al ranking nacional del 2008

## 5.- TIEMPOS DE CARRERA

50 CC A Y B 10 MINUTOS + 2 VUELTAS

65CC 15 MINUTOS + 2 VUELTAS

85CC Y MINI 20 MINUTOS + 2 VUELTAS

MX1 y MX2 30 MINUTOS + 2 VUELTAS

+ 40 y 45 15 MINUTOS + 2 VUELTAS

M. N. 12 MINUTOS + 2 VUELTAS

## 6.-HORARIOS DE CARRERAS DEL DÍA DOMINGO 15 MAYO DE 2011

8H45 HIMNO NACIONAL

PRIMERA MANGA: 09H00

Mecánica Nacional, Master +40, Master+45

50CC A y B

85CC Y MINI

MX1 A y B

65CC

MX2

RECESO RIEGO

1.- Mecánica Nacional, Master +40, Master+45

2.- 50CC A y B

3.- 85CC Y MINI

4.- MX1 A y B

5.- 65CC

6.- MX2

Los tiempos podrán ser modificados por el Director de la Carrera, siempre y cuando se presenten casos fortuitos o de fuerza mayor. En caso de no existir el número mínimo de pilotos dentro de cada una de las categorías participantes (5 Pilotos) ésta se fusionará con otra categoría. A la zona de mecánicos se ingresará únicamente con el distintivo correspondiente a cada categoría.

## 7.-PREMIACIÓN:

La misma se realizará luego de concluida todas las mangas programadas, y se premiarán a los TRES (3) mejores Pilotos de cada categoría con trofeos.

## 8.- PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

Los pilotos mecánicos, acompañantes y delegados están en la obligación de mantener una limpieza total en la zona de Pits, así como utilizar los recipientes de basura para colocar la misma.

La Oficial de Medio Ambiente designada para este evento procederá a tomar debida nota de las personas, pilotos, mecánicos, acompañantes o delegados que contaminen el ambiente y remitirá a la FEM el listado para que se imponga las sanciones correspondientes.

## 9- AUTORIDADES DE LA PRUEBA

JURADO NACIONAL: SR. SANTIAGO GUTIERREZ

DELEGADO DE LA FEM: SR. HERMAN SWOBODA (FIM – ULM)

DIRECTOR DE PRUEBA: ALFREDO SEGURA (FIM- ULM)

JUEZ DE PARTIDA: SR. JOSE RODRIGUEZ

JUEZ DE GRILLA: SR. PABLO ATAHUALPA

OF. DE MEDIO AMBIENTE: SRTA ANITA ESCOBAR

SEC. DE INSCRIPCIONES: SRA. TERESA RODRIGUEZ

JEFE DE CRONOMETRAJE: SR ALFREDO SEGURA (JR)

JEFE DE INSPECCION TECNICA: SRA MONICA NAVARRO

LOGISTICA: SR FERNANDO VALDIVIESO

Información adicional: Podrá contactarse con La Asociación de Motociclismo de Pichincha Telf.: 022400985 ó a las oficina de la Federación Ecuatoriana de Motociclismo a los teléfonos 04- 6030464 – 6030463; o directamente con el jefe de Logística Fernando Valdivieso.

#### **4.2.4 Objetivos**

##### **4.2.4.1 Objetivo General**

Determinar la factibilidad del proyecto de la Pista de MotoCross NORTHVALLEY, a través de indicadores financieros.

#### 4.2.4.2 Objetivo Especifico

Explorar las diferentes variables del ambiente externo que formarán parte del análisis del entorno en el cuál estará inmerso el negocio.

Determinar la estrategia para cada una de las 4P's del Marketing Mix (plaza, producto y promoción) que deberá tener la pista de MotoCross NORTHVALLEY que darán soporte al objetivo general del proyecto.

Definir la estructura técnica del proyecto a través de la definición de los recursos a utilizarse.

Demostrar la rentabilidad del proyecto por medio de los indicadores Financieros.

#### 4.2.5 Análisis FODA

El Análisis DAFO, también conocido como Matriz ó Análisis "DOFA" o también llamado en algunos países "FODA" es una metodología de estudio de la situación competitiva de una empresa en su mercado (situación externa) y de las características internas (situación interna) de la misma, a efectos de determinar sus Debilidades, Oportunidades, Fortalezas y Amenazas. La situación interna se compone de dos factores controlables: fortalezas y

debilidades, mientras que la situación externa se compone de dos factores no controlables: oportunidades y amenazas.<sup>9</sup>

FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> <li>- La ubicación de la pista está en un sector más cercano para los pilotos que el resto de pistas de MotoCross.</li> <li>- La pista NORTHVALLEY tendrá la presencia de un mecánico calificado, y reconocido por todos los fanáticos de las motocicletas; esto es un punto grande a favor debido a que el resto de pistas no tienen este servicio.</li> <li>- El terreno de la pista cuenta con un pequeño bosque, el cuál sirve como obstáculo natural para realizar las carreras de Hare Scramble con nuevas rutas, así</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Falta de posicionamiento al iniciar la oferta del servicio.</li> <li>- Los costos de introducción del servicio son elevados en relación a los de la competencia.</li> </ul>

---

<sup>9</sup> [http://es.wikipedia.org/wiki/An%C3%A1lisis\\_DAFO](http://es.wikipedia.org/wiki/An%C3%A1lisis_DAFO)

FORTALEZAS	DEBILIDADES
<p>existirá innovación en las competencias.</p>	

OPORTUNIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Este es un deporte en el cuál claramente existen más adeptos cada día, por lo que hay una oportunidad de atraer a estos nuevos amantes del motociclismo extremo a utilizar la pista.</li> <li>- El Financiamiento para acceder a las motocicletas, cada vez es más fácil; lo que ayuda para que más personas puedan adquirirlas y practicar el deporte.</li> <li>- La falta existente de publicidad por parte de la competencia existente.</li> <li>- La infraestructura que tendrá la pista de MotoCross NORTHVALLEY es mucho más completa, cómoda, y segura que la que tienen las pistas de MotoCross actuales.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Creación de leyes, o permisos nuevos que restrinjan esta actividad.</li> <li>- Nuevas iniciativas aduaneras o de aranceles que incrementen los precios de las motocicletas, repuestos, accesorios, o aditivos para motos de competencia.</li> <li>- El terreno de la pista, es arrendado. Aunque se tiene un contrato de arriendo para 5 años y con opción de compra. Siempre existe un riesgo, de que el dueño del terreno quiera realizar otro proyecto en el mismo.</li> </ul>



### 4.3 MARCO LEGAL

#### 4.3.1 Constitución de la empresa

La empresa será creada bajo la figura de “EMPRESA UNIPERSONAL DE RESPONSABILIDAD LIMITADA”. Este tipo de empresa es la más fácil para la figura que tendrá la pista de MotoCross NORTHVALLEY.

Uno de los requerimientos legales para la constitución de la empresa es que debe tener el nombre del “gerente-propietario” o las iniciales, por lo que el nombre legal de la empresa será “Diversiones FV” FV son las iniciales del gerente-propietario Fernando Valdivieso. Los trámites legales que se deben hacer para la constitución de la empresa los realizará el Dr. Boris Ávila, reconocido abogado en el entorno del deporte. El Abogado cobrará un valor de USD \$ 180. El tiempo que tomará la creación de la empresa es de 3 semanas aproximadamente.

A continuación se adjunta los requerimientos para la constitución de la empresa<sup>10</sup>:

Toda persona natural con capacidad legal para realizar actos de comercio, podrá desarrollar por intermedio de una empresa unipersonal de

---

<sup>10</sup> [http://www.supercias.gov.ec/Documentacion/Sector%20Societario/Marco%20Legal/instructivo\\_soc.pdf](http://www.supercias.gov.ec/Documentacion/Sector%20Societario/Marco%20Legal/instructivo_soc.pdf)

responsabilidad limitada cualquier actividad económica que no estuviere prohibida por la ley, limitando su responsabilidad civil por las operaciones de la misma al monto del capital que hubiere destinado para ello.

La empresa unipersonal de responsabilidad limitada, es una persona jurídica distinta e independiente de la persona natural a quien pertenezca, por lo que, los patrimonios de la una y de la otra, son patrimonios separados.

El principio de existencia de la empresa unipersonal de responsabilidad limitada es la fecha de la inscripción del acto constitutivo en el Registro Mercantil de su domicilio principal. La inscripción de la empresa en el Registro Mercantil surtirá los efectos de la matrícula de comercio.

La empresa unipersonal de responsabilidad limitada deberá siempre pertenecer a una sola persona, a quien se llama "gerente-propietario".

Debe ser designada con una denominación específica que la identifique como tal, la cual deberá estar integrada, por lo menos, por el nombre y/o iniciales del gerente-propietario, al que en todo caso se agregará la expresión "Empresa Unipersonal de Responsabilidad Limitada".

La empresa unipersonal de responsabilidad limitada, no podrá realizar actividades bancarias; De seguros; De capitalización y ahorro; De mutualismo; De cambio de moneda extranjera; De mandato e intermediación financiera; De emisión de tarjetas de crédito de circulación general; De emisión de cheques

viajeros; De financiación o de compra de cartera; De arrendamiento mercantil; De fideicomiso mercantil; De afianzamiento o garantía de obligaciones ajenas; De captación de dineros de terceros; De ninguna de las actividades a que se refieren las leyes de: Mercado de Valores; General de Instituciones del Sistema Financiero; de Seguros.

No tiene plazo fijado en mínimo, esto dependerá de la voluntad del gerente propietario.

El capital no podrá ser inferior al producto de la multiplicación de la remuneración básica mínima unificada del trabajador en general, por diez.

La empresa unipersonal de responsabilidad limitada, se constituirá mediante escritura pública otorgada por el gerente-propietario, luego se dirigirá a uno de los jueces de lo civil del domicilio principal de la misma, solicitando su aprobación e inscripción en el Registro Mercantil de dicho domicilio. La solicitud se someterá al correspondiente sorteo legal.

Si se hubiere cumplido todos los requisitos legales, el juez ordenará la publicación por una sola vez de un extracto de la escritura antedicha en uno de los periódicos de mayor circulación en el domicilio principal de la empresa, publicado el mismo y luego de un plazo de 20 días para una eventual oposición de terceros.

El Juez finalmente aprueba la constitución de la empresa y ordena su inscripción en el Registro Mercantil del cantón del domicilio principal de la misma, la cual se practicará archivándose en dicho registro una copia auténtica de la escritura respectiva y una copia certificada de la correspondiente resolución judicial.

Las constituciones de las empresas unipersonales de responsabilidad limitada, los aumentos o disminuciones de sus capitales, los cambios de sus domicilios, objetos o denominaciones, o cualquier otra reforma o modificación posterior de sus actos constitutivos, no causarán impuesto ni contribución ni carga tributaria alguna; ni fiscal, ni provincial, ni municipal ni especial. Tampoco causan impuestos ni contribuciones ni carga tributaria alguna las transformaciones de compañías anónimas o de responsabilidad limitada a unipersonales.

#### **4.3.2 Permisos**

Dentro de los permisos que se deberán sacar para el funcionamiento de la Pista de MotoCross NOTHVALLEY están:

- Permiso de Funcionamiento en el Municipio de Quito.
- Permiso Ambiental en el Municipio de Quito.
- Documentos Legales de Constitución.

Para obtener todos estos permisos, se obtendrá los servicios del Abogado reconocido en el medio del Motociclismo de Competencia, Dr. Boris Ávila. Boris ha realizado los permisos y constitución de varias pistas de MotoCross en la provincia de Pichincha.

## **5 CAPITULO V.- ESTUDIO FINANCIERO**

### **5.1 PRESUPUESTOS FINANCIEROS**

Una vez que se ha avanzado con el estudio de mercado, técnico y de gestión del proyecto, es importante empezar a analizar el estudio económico y financiero, ya que depende mucho de la confianza de los resultados que este arroje para tomar o no la decisión de ponerlo en marcha, ya que este demostrará si el mismo es rentable o no.

El estudio económico financiero debe informar sobre las siguientes cuestiones:

Los fondos necesarios para desarrollar el plan de negocio. Por un lado, la inversión inicial necesaria del proyecto, y por otro, las necesidades financieras para realizar la actividad una vez puesta en marcha la empresa.

Búsqueda y obtención de capital. Diferentes fuentes de financiación posibles para llevar a cabo la iniciativa empresarial.

Determinación de la estructura financiera de la empresa. Deberá describir qué parte del capital estará en poder del promotor (recursos o fondos propios) y qué parte corresponderá a terceros (recursos o fondos ajenos).

Rentabilidad de la empresa, que se traducirá en el reparto de dividendos para los propietarios de los recursos. Por lo tanto, se establecerá un plan de inversiones y se

definirá el porcentaje de amortización que se piensa aplicar para saber de qué manera se financiará cada capítulo de esas inversiones. Se establecerán las oportunas previsiones anuales de la cuenta de explotación, plan de tesorería y balance, razonando el importe de cada partida. Indica la forma de cobro y pago prevista por los conceptos de facturación y gastos de los productos/servicios.

## 5.2 INVERSIÓN

La mayoría de las inversiones de un proyecto se concentran en aquellas que se deben realizar antes del inicio de la operación, aunque es importante considerar las inversiones que deben realizarse durante la operación del proyecto, tanto por la necesidad de reemplazar activos como para enfrentar la ampliación proyectada al nivel de actividad.

Todo proyecto tiene una inversión inicial que comprende la adquisición de activos, ya sean tangibles o intangibles, que ayuden al correcto desarrollo de las actividades del negocio. Entiéndase como activos de una empresa al conjunto de bienes materiales o inmateriales que son de su propiedad.

Generalmente la principal inversión que realiza una compañía en sus inicios está conformada por: la compra de activos fijos y el capital de trabajo necesario para su operación.

### 5.2.1 Inversión Fija

Se considera como inversión fija a la que está conformada por inversiones de largo plazo que se refieren a bienes que tienen carácter operativo para la organización y que permiten desarrollar las actividades involucradas en la producción de bienes y en la prestación de servicios.

La inversión fija de la Pista de MotoCross NORTHAVALLEY asciende a USD \$7,000 lo que incluye muebles y enseres y equipos de computación.

TABLA No. 6

Concepto	Valor Año 0
<b>Inversión Fija</b>	
Muebles y Enseres	6.000
Equipo de Cómputo	1.000
<b>Total Inversión Fija:</b>	<b>7.000</b>

Fuente: Proformas proporcionadas por Mundo Mac,  
Muebles RP, Insuprof.  
Elaboración por: Fernando Valdivieso

### 5.2.2 Inversión Diferida

Las inversiones en activos diferidos (intangibles) son las que se realizan sobre activos constituidos por los servicios o derechos que fueron necesarios para iniciar las actividades.



Los Activos Intangibles se pueden valorar pero no se pueden ver. Estos activos van perdiendo valor debido al paso el tiempo y al desarrollo de nuevas tecnologías.

La inversión diferida incluye: gastos de constitución, estudios técnicos y gastos de puesta en marcha la organización, tal y como sigue:

TABLA No. 7

Concepto	Valor Año 0
<b>Inversión Diferida</b>	
Construcción	25.750
Trabajos de Maquinaria	4.775
Gastos de Constitución	700
<b>Total Inversión Diferida:</b>	<b>31.225</b>

Fuente: Investigación realizada: Ingeniero Gustavo Ordóñez;  
Abogado Boris Ávila  
Elaboración por: Fernando Valdivieso

### 5.2.3 Gastos de Constitución

Los gastos de constitución incluyen los valores correspondientes a escrituras públicas, inscripción en registro mercantil, inscripción de nombramientos, patente, afiliación a cámara, abogado y gastos varios. De acuerdo al siguiente detalle:

TABLA No. 8

GASTOS DE CONTITUCION	
Concepto	Valor
Escritura pública	170
Publicaciones prensa escrita	80
Inscripción en registro mercantil	40
Inscripción de nombramientos	30
Patente	20
Gastos varios	30
Permisos	150
Abogados	180
<b>Total</b>	<b>700</b>

Fuente: Investigación realizada: Abogado Boris Ávila  
Elaboración por: Fernando Valdivieso

#### 5.2.4 Trabajos de Construcción

Los trabajos de Construcción incluyen principalmente los arreglos, y construcciones necesarias en la pista de acuerdo al siguiente detalle:

TABLA No. 9

Presupuesto de Construcción	Valor por Metro	Metros Totales	Total
Baños	35	50	1750
Graderíos	15	600	9000
Mecánica	35	50	1750
Boxes	35	250	8750
Espacios Publicitarios	15	300	4500
<b>TOTAL:</b>	<b>135</b>	<b>1.250</b>	<b>25.750</b>

Fuente: Investigación realizada: Ingeniero Gustavo Ordóñez.  
Elaboración por: Fernando Valdivieso

Los trabajos de Maquinaria, incluyen todos las horas con maquinaria especializada y necesaria para la construcción de la Pista. De acuerdo al siguiente detalle:

TABLA No. 10

<b>Presupuesto de Maquinaria</b>	<b>Valor Hora</b>	<b>Total de Horas</b>	<b>Total</b>
Retroescavadora	30	75	2250
Volquetas (Arena)	55	30	1650
Rodillo	35	25	875
<b>TOTAL:</b>	<b>120</b>	<b>130</b>	<b>4.775</b>

Fuente: Investigación realizada: Sr. Segundo Lamda (Dueño de Maquinaria solicitada).  
Elaboración por: Fernando Valdivieso

### 5.2.5 Inversión de Capital de Trabajo

El capital de trabajo se refiere específicamente a los recursos que necesitará la empresa para operar en condiciones normales. Según Sapag Chain, la inversión en capital de trabajo constituye el conjunto de recursos necesarios, en forma de activos corrientes, para la operación normal de un proyecto durante un ciclo de servicios.

Para el caso de la Pista de MotoCross NORTHVALLEY la inversión inicial de capital de trabajo lo constituirá todo aquel gasto en el que se incurra para poder empezar a operar la empresa, y que por su naturaleza, no fueron considerados

dentro de las inversiones de activos fijos e intangibles. A estos gastos se agrega un monto mínimo de caja, que servirá como fuente de efectivo para posibles pequeños desembolsos que se efectúen, de acuerdo al siguiente cuadro.

TABLA No. 11

<b>Capital de Trabajo</b>	
<b>Concepto</b>	<b>Valor</b>
Materiales y suministros	1.200
Herramientas de Trabajo en la tierra	500
Caja	3.000
<b>Total</b>	<b>4.700</b>

Fuente: Investigación Realizada  
Elaboración por: Fernando Valdivieso

### 5.2.6 Inversión Inicial Total

Luego de haber analizado todos los recursos necesarios para que la empresa finalmente inicie su funcionamiento, se determinó que la inversión inicial total es la siguiente:

TABLA No. 12

INVERSIÓN	
Concepto	Valor Año 0
<b>Inversión Fija</b>	
Muebles y Enseres	6.000
Equipo de Cómputo	1.000
<b>Total Inversión Fija:</b>	<b>7.000</b>
<b>Inversión Diferida</b>	
Construcción	25.750
Trabajos de Maquinaria	4.775
Gastos de Constitución	700
<b>Total Inversión Diferida:</b>	<b>31.225</b>
<b>Capital de Trabajo</b>	<b>4.700</b>
<b>TOTAL INVERSIÓN TOTAL</b>	<b>42.925</b>

Fuente: Investigación Realizada  
Elaborado por: Fernando Valdivieso

### 5.3 FINANCIAMIENTO

Las empresas cuentan con dos fuentes básicas de financiamiento: fuentes propias y fuentes externas. Las fuentes propias constituyen los aportes de los accionistas, las utilidades generadas y retenidas en la empresa. Las fuentes externas constituyen entidades ajenas a la empresa que confían sus recursos y son de dos clases: proveedores e instituciones del sistema financiero.

Las instituciones del sistema financiero conceden créditos a la empresa, sobre la base de una expectativa más o menos cierta de que después de determinado plazo,

recibirán de vuelta esos mismos recursos más una remuneración por sus servicios, llamados intereses.

La estructura de financiamiento que se utilizará en el presente proyecto, es como sigue:

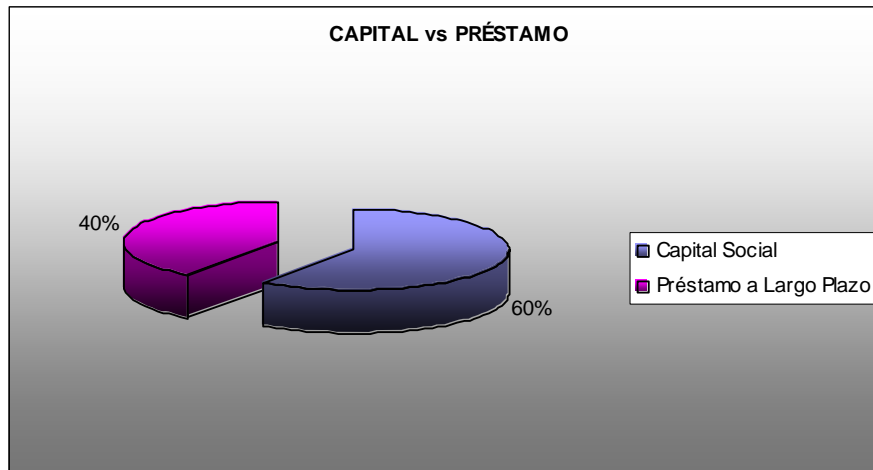
TABLA No. 13

FINANCIAMIENTO DEL PROYECTO		
Concepto	%	Valor
<b>Capital Social</b>	60%	<b>25.755</b>
Fernando Valdivieso		<b>25.755</b>
<b>Préstamo a Largo Plazo</b>	40%	<b>17.170</b>
<b>Total Financiamiento</b>		<b>42.925</b>

Fuente: Investigación Realizada

Elaborado por: Fernando Valdivieso

GRAFICO No. 37



Fuente: Investigación Realizada  
Elaborado por: Fernando Valdivieso

### 5.3.1 Fuente de Financiamiento – Recursos de Terceros

Para determinar la mejor opción para este proyecto, a continuación se muestran las Tasas Efectivas Anuales de los principales Bancos Privados del país:

Tasas Efectivas Anuales del Sistema Financiero

(Septiembre 2010)

TABLA No. 14

Entidad	Tasa Efectiva Anual
Pacifico	14.50%
Internacional	16.30%
Produbanco	16.30%
Pichincha	14.96%
Guayaquil	16.02%
Amazonas	15.90%
Austro	14.90%
Machala	16.03%

Fuente: <http://www.mundobvg.com/alcierra/23Marzo10.pdf>

Elaborado por: Fernando Valdivieso

Como se aprecia en el Cuadro anterior, dentro de los principales Bancos Privados, el que menor tasa efectiva anual ofrece para créditos es el Banco Pacífico, por lo que los Recursos de Terceros del presente proyecto serán financiados mediante esta entidad.

Por el crédito necesitado con dicha Institución Financiera se ha considerado ciertos criterios tales como:

TABLA No. 15

Capital	17.170
Plazo	5 AÑOS
Tasa de Interés	14,50%

Fuente: Investigación Realizada

Elaborado por: Fernando Valdivieso



### 5.3.2 Tabla de Amortización de Financiamiento

Tabla de Amortización de Préstamo Bancario

TABLA No. 16

TABLA DE AMORTIZACION				
Períodos	Saldo	Capital	Interés	Cuota
0	17.170			
Año 1	14.598	2.572	2.490	5.062
Año 2	11.653	2.945	2.117	5.062
Año 3	8.281	3.372	1.690	5.062
Año 4	4.421	3.861	1.201	5.062
Año 5	0	4.421	641	5.062

Fuente: Investigación Realizada  
Elaborado por: Fernando Valdivieso

## 5.4 PRESUPUESTOS

Los presupuestos son planes de acciones dirigidos a cumplir una meta prevista, expresada en valores y términos financieros que debe cumplirse en determinado tiempo y bajo ciertas condiciones previstas, este concepto se aplica a cada centro de responsabilidad de la organización.

La principal función que tiene un presupuesto está relacionada con el control financiero de la organización. Esto es, ayudar a minimizar el riesgo en las operaciones de la empresa por medio de un plan que establece límites razonables para el control.

Además de controlar las actividades de la organización, el presupuesto mide los resultados en forma cuantitativa y cualitativa, e integra todas las actividades de la empresa en forma sistemática. Incluso fija las responsabilidades en las diferentes áreas de la organización con el propósito de lograr el cumplimiento total de las metas previstas.

#### **5.4.1 Presupuesto de ingresos**

Los ingresos son todos los valores que recibe una empresa producto de las ventas o de actividades diferentes al giro normal del negocio. Para considerar a un valor como ingreso de la empresa, este debió ser devengado efectivamente en un periodo determinado, sin importar en realidad si los valores fueron recibidos o no.

Los ingresos o rentas pueden ser clasificados por su naturaleza en: operacionales y no operacionales. Las empresas pueden identificar uno o varios ingresos operacionales dependiendo su giro de negocio.

En cuanto a los ingresos no operacionales, estos aparecerán en forma ocasional ya que no son parte del negocio. Entre las principales rentas no operacionales que puede tener la Pista de MotoCross NORTHVALLEY serán los intereses ganados, utilidad en venta de activos fijos.

El período fijado para el correspondiente presupuesto son de 5 años (2011, 2012, 2013, 2014 y 2015).

En el cuadro adjunto se podrá visualizar el comportamiento presupuestado de las ventas en términos de cantidad y precio que se validaron en los estudios del mercado realizados. También se adjuntan los ingresos por arriendo que tendrá la pista en el bar, Mecánica, Entrenador, y publicidad.

TABLA No. 17

PRESUPUESTO DE VENTAS					
	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5
Entrenamientos promedio a la semana	46	48	50	52	54
Entrenamientos Promedio anuales	2.392	2.496	2.600	2.704	2.808
Precio por persona	6	6	7	7	7
<b>Ingresos por Entrenamiento</b>	<b>14.352</b>	<b>14.976</b>	<b>18.200</b>	<b>18.928</b>	<b>19.656</b>
Carreras al año	10	10	10	10	10
Motos por Carrera	95	98	101	104	107
Precio por Moto	15	15	16	16	16
<b>Ingresos por Carreras</b>	<b>14.250</b>	<b>14.700</b>	<b>16.160</b>	<b>16.640</b>	<b>17.120</b>
Afiliados Promedio Anuales	45	46	47	48	49
Precio por Afiliado Mensual	25	25	25	25	25
Precio por Afiliado Anual	300	300	300	300	300
<b>Ingresos por Afiliados</b>	<b>13.500</b>	<b>13.800</b>	<b>14.100</b>	<b>14.400</b>	<b>14.700</b>
Aficionados Promedio por Carrera	420	433	445	460	475
Precio por Aficionado	2	2	2	2	2
<b>Ingresos por Aficionados en Carrera</b>	<b>8.400</b>	<b>8.660</b>	<b>8.900</b>	<b>9.200</b>	<b>9.500</b>
Autos Promedio por Carrera	280	280	280	280	280
Precio por Auto	2	2	2	2	2
<b>Ingresos por Autos</b>	<b>5.600</b>	<b>5.600</b>	<b>5.600</b>	<b>5.600</b>	<b>5.600</b>
<b>TOTAL VENTAS POR AÑO</b>	<b>56.102</b>	<b>57.736</b>	<b>62.960</b>	<b>64.768</b>	<b>66.576</b>

Fuente: Investigación Realizada  
Elaborado por: Fernando Valdivieso

Para el incremento de precios, se apuesta un incremento anual de acuerdo a la siguiente tabla, son incrementos basados en un promedio de inflación del 3,82% que pronostica el Banco Central del Ecuador y los precios estimados del mercado.

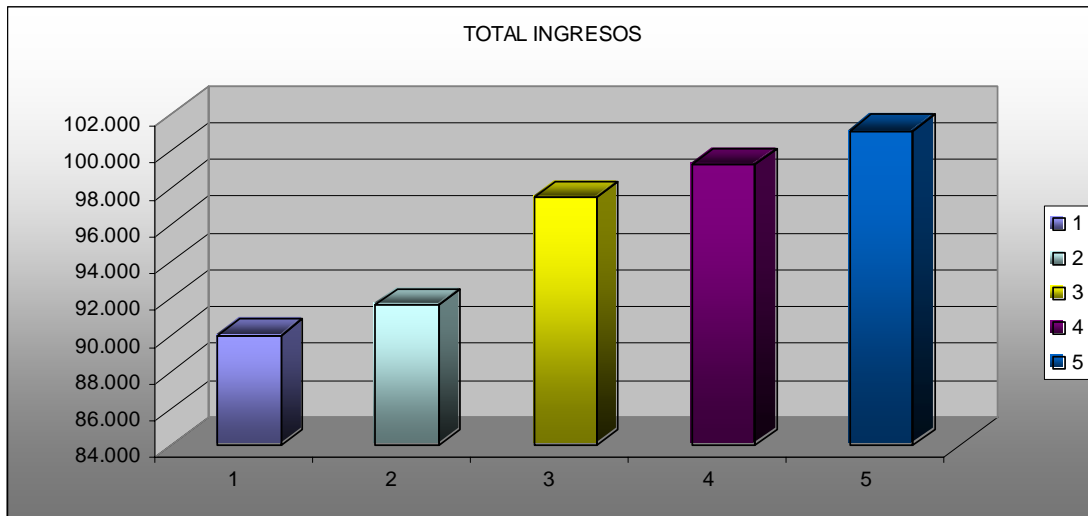
TABLA No. 18

<b>PRESUPUESTO DE VENTAS</b>	<b>% de Incremento en Cantidad de Ventas</b>			
	<b>AÑO 2</b>	<b>AÑO 3</b>	<b>AÑO 4</b>	<b>AÑO 5</b>
Entrenamientos promedio a la semana	4%	4%	4%	4%
Entrenamientos Promedio anuales	4%	4%	4%	4%
Precio por persona	0%	17%	0%	0%
<b>Ingresos por Entrenamiento</b>	4%	22%	4%	4%
Carreras al año	0%	0%	0%	0%
Motos por Carrera	3%	3%	3%	3%
Precio por Moto	0%	7%	0%	0%
<b>Ingresos por Carreras</b>	3%	10%	3%	3%
Afiliados Promedio Anuales	2%	2%	2%	2%
Precio por Afiliado Mensual	0%	0%	0%	0%
Precio por Afiliado Anual	0%	0%	0%	0%
<b>Ingresos por Afiliados</b>	2%	2%	2%	2%
Aficionados Promedio por Carrera	3%	3%	3%	3%
Precio por Aficionado	0%	0%	0%	0%
<b>Ingresos por Aficionados en Carrera</b>	3%	3%	3%	3%
Autos Promedio por Carrera	0%	0%	0%	0%
Precio por Auto	0%	0%	0%	0%
<b>Ingresos por Autos</b>	0%	0%	0%	0%

Fuente: Investigación Realizada  
Elaborado por: Fernando Valdivieso

En representación Gráfica se puede visualizar como sería el comportamiento de las ventas durante los 5 años únicamente conformando las ventas operacionales:

GRÁFICO No. 38



Fuente: Investigación realizada.  
Elaborado por: Fernando Valdivieso

#### 5.4.2 Presupuesto de Costos y Gastos

Así como un negocio genera ingresos provenientes de sus ventas y de otras fuentes, existen también los costos los que la empresa debe incurrir para desarrollar sus actividades y generar sus ventas.

Los gastos de una empresa se generan por los rubros que permiten la fabricación de un producto o la prestación de un servicio.

Para el caso de NORTHVALLEY los gastos en los que incurrirá son los siguientes:

Costos y Gastos Operativos: incluye sueldos y beneficios sociales, servicios básicos, y el arriendo del terreno.

Gastos de Venta: incluye principalmente la publicidad, y compra de artículos para carreras.

Gasto de Depreciación: incluye la depreciación del mobiliario y equipo médicos y de cómputo.

#### 5.4.2.1 Costos y Gastos Operativos

Los Costos y Gastos Operativos cubren la necesidad inmediata de contar con todo tipo de personal para sus distintos servicios, buscando darle operatividad a la Organización.

Para el primer año de funcionamiento los costos y gastos operativos ascienden a USD \$57.708.

TABLA No. 19

Presupuesto de Costos y Gastos Operativos						
Concepto	Incremento	ANO 1	ANO 2	ANO 3	ANO 4	ANO 5
Sueldos y beneficios	2%	27.710	30.197	30.801	31.417	32.045
Servicio básicos	1%	2.998	3.028	3.058	3.088	3.119
Arriendo Terreno	2%	27.000	27.540	28.091	28.653	29.226
<b>Total</b>		<b>57.708</b>	<b>60.764</b>	<b>61.949</b>	<b>63.158</b>	<b>64.390</b>

Fuente: Investigación realizada.  
Elaborado por: Fernando Valdivieso

#### 5.4.2.2 Gastos de Promoción y Ventas

Para el caso de NORTHVALLEY se ha determinado que dentro de este presupuesto se incluirán todos los gastos relacionados con la publicidad, y de artículos necesarios para carreras para estos rubros. Aunque la mejor publicidad que tendrá la pista de MotoCross NORTHVALLEY será la de boca a boca; hasta por su naturaleza donde todos los adeptos y amantes de las motos son de círculos conocidos.

Estos gastos son los siguientes:

TABLA No. 20

Presupuesto de Gastos de Venta						
Concepto	Incremento	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5
Afiches	1%	450	455	459	464	468
Flyers	1%	260	263	265	268	271
Vallas Publicitarias (Gigantografías)	1%	1.200	1.212	1.224	1.236	1.249
Creación Pag. WEB		900	-	-	-	-
Compras de Artículos para Carreras	2%	2500	2.550	2.601	2.653	2.706
<b>Total</b>		<b>5.310</b>	<b>4.479</b>	<b>4.549</b>	<b>4.621</b>	<b>4.694</b>

Fuente: Investigación Realizada

Elaborado por: Fernando Valdivieso

#### 5.4.2.3 Gastos Depreciación

Los gastos por depreciación de los activos adquiridos para la operación de NORTHVALLEY se detallan a continuación:

Presupuesto de Gastos de Depreciación

TABLA No. 21

DEPRECIACIÓN							
Tipo de activo	Valor	% Deprec	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5
Muebles y Enseres	6.000	10%	600	600	600	600	600
Equipo de Cómputo	1.000	33%	333	333	333	-	-
<b>Total</b>	<b>7.000</b>		<b>933</b>	<b>933</b>	<b>933</b>	<b>600</b>	<b>600</b>

Fuente: Investigación Realizada

Elaborado por: Fernando Valdivieso

### 5.4.3 Estados Financieros Proyectados

#### 5.4.3.1 Estado de Situación Inicial

El Estado de Situación Inicial, muestra un balance de la inversión inicial con sus respectivas fuentes de financiamiento en el año “0” (antes del inicio de operaciones). La pista de MotoCross NORTHVALLEY presenta el siguiente Estado de Situación Inicial.

Balance de Situación Inicial



TABLA No. 22

BALANCE DE SITUACIÓN INICIAL			
PISTA DE MOTOCROSS NORTHVALLEY.			
AÑO "0"			
ACTIVOS		PASIVOS	
Caja y bancos	4,700	Préstamo Bancario	17,170
Activos Fijos	7,000		
Muebles y Enseres	6,000		
Equipo Cómputo	1,000		
		<b>PATRIMONIO</b>	
Otros activos	31,225	Capital Social	25,755
Construcción	25,750		
Trabajos de Maquinaria	4,775		
Gastos de Constitución	700		
<b>TOTAL ACTIVOS</b>	<b>42,925</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>	<b>42,925</b>

Fuente: Análisis realizado

Elaborado por: Fernando Valdivieso

#### 5.4.3.2 Estado de Resultados Proyectados

El Estado de Resultados según Pedro Zapata: “Informe contable que presenta de manera ordenada las cuentas de rentas, costos y gastos. Se elabora con el fin de medir los resultados y la situación económica de una organización durante un período determinado.”

Para el caso de NORTHVALLEY se ha establecido la utilidad y/o pérdida neta de cada ejercicio económico durante los 5 años de la evaluación del proyecto; mismo que han mostrado tener utilidad en cada

período presupuestado, lo cual genera un incremento en el patrimonio de la organización durante un período determinado

En el cuadro a continuación se mostrará el Estado de Resultados Proyectado:

TABLA No. 23

<b>PISTA DE MOTOROSS NORTHVALLEY</b> <b>ESTADOS DE RESULTADOS PROYECTADOS</b> <b>(En US Dólares)</b>					
DESCRIPCION	ANO 1	ANO 2	ANO 3	ANO 4	ANO 5
Ingresos	90,002	91,636	97,460	99,268	101,076
Costos y Gastos Operativos	(57,708)	(60,764)	(61,949)	(63,158)	(64,390)
Gastos no Operativos	-	-	-	-	-
Gastos de Promoción y Ventas	(5,310)	(4,479)	(4,549)	(4,621)	(4,694)
Gasto Depreciación	(933)	(933)	(933)	(600)	(600)
<b>Utilidad Operacional</b>	<b>26,051</b>	<b>25,459</b>	<b>30,028</b>	<b>30,889</b>	<b>31,392</b>
<i>Otros Ingresos y Gastos</i>					
Ingresos Financieros	857	1,486	2,255	2,974	3,686
Gasto Amortización	(6,245)	(6,245)	(6,245)	(6,245)	(6,245)
Gastos Financieros	(2,490)	(2,117)	(1,690)	(1,201)	(641)
<b>Utilidad antes de Impuestos y Participación</b>	<b>18,173</b>	<b>18,583</b>	<b>24,348</b>	<b>26,418</b>	<b>28,192</b>
Participación Trabajadores	(2,726)	(2,787)	(3,652)	(3,963)	(4,229)
Impuesto a la Renta	(3,862)	(3,949)	(5,174)	(5,614)	(5,991)
<b>Utilidad Neta</b>	<b>11,585</b>	<b>11,847</b>	<b>15,522</b>	<b>16,841</b>	<b>17,973</b>

Fuente: Análisis realizado

Elaborado por: Fernando Valdivieso

## Detalle de Utilidades Netas

TABLA No. 24

Descripción	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
	(En US Dólares)				
Utilidad Neta	11.585	11.847	15.522	16.841	17.973

Fuente: Análisis realizado

Elaborado por: Fernando Valdivieso

## 5.4.3.3 Balances Generales Proyectados

Según el autor Pedro Zapata el Balance General es un informe contable que presenta ordenada y sistemáticamente las cuentas de activo, pasivo y patrimonio y determina la posición financiera de la empresa en un momento dado.

Los Balances Generales muestran los saldos de las diferentes transacciones de la organización basados en los presupuestos, estados de resultados y flujos de caja.

Para el caso de NORTHVALLEY se ha realizado el Balance General proyectado por los 5 años analizados, el mismo que se puede visualizar su posición financiera para cada periodo.

TABLA No. 25

<b>PISTA DE MOTOCROSS NORTHVALLEY</b> <b>BALANCE GENERAL PROYECTADO</b> <b>(En US Dólares)</b>						
DESCRIPCION	ANO 0	ANO 1	ANO 2	ANO 3	ANO 4	ANO 5
<b>ACTIVOS</b>						
Caja y bancos	4,700	13,987	20,314	29,619	38,863	48,696
Inversiones temporales	-	13,492	23,394	35,507	46,839	58,046
<b>Total Activos Corrientes</b>	<b>4,700</b>	<b>27,479</b>	<b>43,708</b>	<b>65,126</b>	<b>85,702</b>	<b>106,742</b>
<i>Activos Fijos</i>	7,000	6,067	5,133	4,200	3,600	3,000
Muebles y Enseres	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000
Equipo Cómputo	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
Depreciación Acumulada	-	(933)	(1,867)	(2,800)	(3,400)	(4,000)
<i>Otros activos</i>	31,225	24,980	18,735	12,490	6,245	-
Costo de otros activos	31,225	31,225	31,225	31,225	31,225	31,225
Amortización acumulada	-	(6,245)	(12,490)	(18,735)	(24,980)	(31,225)
<b>Total Activos No Corrientes</b>	<b>38,225</b>	<b>31,047</b>	<b>23,868</b>	<b>16,690</b>	<b>9,845</b>	<b>3,000</b>
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>42,925</b>	<b>58,526</b>	<b>67,577</b>	<b>81,816</b>	<b>95,547</b>	<b>109,742</b>
<b>PASIVOS</b>						
Participación Trabajadores	-	2,726	2,787	3,652	3,963	4,229
Impuesto a la Renta	-	3,862	3,949	5,174	5,614	5,991
Porción Corrientes Préstamo Bancario	-	2,945	3,372	3,861	4,421	-
<b>Total Pasivos Corrientes</b>	<b>-</b>	<b>9,533</b>	<b>10,108</b>	<b>12,687</b>	<b>13,997</b>	<b>10,220</b>
Préstamo Bancario Largo Plazo	17,170	11,653	8,281	4,421	-	-
<b>Total Pasivos No Corrientes</b>	<b>17,170</b>	<b>11,653</b>	<b>8,281</b>	<b>4,421</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
		21,186	18,390	17,107	13,997	10,220
<b>PATRIMONIO</b>						
Capital Social	25,755	25,755	25,755	25,755	25,755	25,755
Reserva Legal	-	-	1,159	2,343	3,895	5,580
Resultado del ejercicio	-	11,585	11,847	15,522	16,841	17,973
Resultados acumulados	-	-	10,427	21,089	35,058	50,216
<b>Total Patrimonio</b>	<b>25,755</b>	<b>37,340</b>	<b>49,187</b>	<b>64,709</b>	<b>81,550</b>	<b>99,523</b>
<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>	<b>42,925</b>	<b>58,526</b>	<b>67,577</b>	<b>81,816</b>	<b>95,547</b>	<b>109,742</b>

Fuente: Análisis realizado

Elaborado por: Fernando Valdivieso

#### 5.4.3.4 Presupuesto de Caja

El flujo de Caja llamado también flujo de efectivo, presupuesto de caja o cash flow, es un cálculo del volumen de ingresos y de gastos, que ocurrirán en una empresa durante un determinado período. Ello posibilita saber si sobra o falta dinero en determinado momento. Si vemos que sobra, podemos pensar en invertirlo. Si falta buscaremos dónde conseguirlo (bancos, cooperativas de crédito, crédito de proveedores, préstamos de amigos o familiares).

- Llevar un buen control sobre los ingresos y salidas de dinero le permite:
- Tener la cantidad suficiente de dinero que usted requiere para producir;
- Cumplir con sus compromisos de pago a proveedores y a las instituciones que le facilitaron crédito;
- Tener bajo control los cobros de dinero que le adeudan los clientes;
- Mejorar el uso del dinero y la rentabilidad de su empresa

Por lo tanto; es aquel que suministra cifras que indican el saldo final en caja, este puede determinar si en el futuro la empresa enfrentará un déficit o un excedente de efectivo, en donde se deberá estipular qué medidas tomar, sean estas, de inversión en caso de excedentes o seleccionar medios de financiamientos en caso de déficit.

En el caso de NORTHVALLEY, se ha realizado un presupuesto de caja, el mismo que se puede visualizar en el cuadro adjunto. Al tener un flujo de caja antes de financiamiento con resultados positivos, se ha decidido que del excedente existente se destine el 50% para realizar inversiones con instituciones financieras, en este caso se ha determinado obtener pólizas de acumulación con el Produbanco, el mismo que ofrece una tasa de interés pasiva del 6.35% promedio anual.

Cuadro: Presupuesto de Flujo de Caja (página siguiente)

TABLA No. 26

<b>PISTA DE MOTOCROSS NORTHVALLEY</b> <b>PRESUPUESTO DE FLUJO DE CAJA</b> <b>(En US Dólares)</b>						
Descripción	Años					
	0	1	2	3	4	5
Ingreso		90,002	91,636	97,460	99,268	101,076
<b>Flujo de Caja Bruto</b>		90,002	91,636	97,460	99,268	101,076
Costos y gastos Operativos		(57,708)	(60,764)	(61,949)	(63,158)	(64,390)
Gastos no operativos		-	-	-	-	-
Gastos de Ventas		(5,310)	(4,479)	(4,549)	(4,621)	(4,694)
<b>Flujo de Caja Operativa</b>		26,984	26,392	30,961	31,489	31,992
<i>Otros Egresos</i>						
Compra de Activos	(7,000)	-	-	-	-	-
Pago de Activos Diferidos	(31,225)	-	-	-	-	-
Participación Trabajadores	-	-	(2,726)	(2,787)	(3,652)	(3,963)
Impuesto a la Renta	-	-	(3,862)	(3,949)	(5,174)	(5,614)
<b>Flujo de Caja antes de Financiamiento</b>	(38,225)	26,984	19,805	24,225	22,663	22,416
Capital Inicial	25,755					
Saldo inicial de caja		4,700	13,987	20,314	29,619	38,863
Préstamos - Desembolsos	17,170					
Inversiones		(13,492)	(9,902)	(12,112)	(11,332)	(11,208)
Intereses Ganados		857	1,486	2,255	2,974	3,686
Préstamos - Pagos	-	(2,572)	(2,945)	(3,372)	(3,861)	(4,421)
Pago intereses	-	(2,490)	(2,117)	(1,690)	(1,201)	(641)
<b>Flujo de Caja Neto</b>	<b>4,700</b>	<b>13,987</b>	<b>20,314</b>	<b>29,619</b>	<b>38,863</b>	<b>48,696</b>

Fuente: Análisis realizado

Elaborado por: Fernando Valdivieso

En el cuadro descrito a continuación, se encuentra el detalle de las inversiones a realizarse por cada período:

TABLA No. 27

<b>PISTA DE MOTOCROSS NORTHVALLEY</b> <b>MOVIMIENTO DE INVERSIONES BANCARIAS</b> <b>(En US Dólares)</b>					
Descripción	Años				
	1	2	3	4	5
Saldo Inicial	-	13,492	23,394	35,507	46,839
(+) Inversiones realizadas	13,492	9,902	12,112	11,332	11,208
(=) Total inversiones	13,492	23,394	35,507	46,839	58,046
(-) Inversiones Liquidadas	-	-	-	-	-
<b>(=) Saldo Final</b>	<b>13,492</b>	<b>23,394</b>	<b>35,507</b>	<b>46,839</b>	<b>58,046</b>
<b>Interés Ganado</b>	857	1,486	2,255	2,974	3,686
<i>Institución Financiera</i>	Produbanco				
<i>Tasa de Interés Pasiva</i>	6.35%				
<i>Plazo</i>	1 año				

Fuente: Análisis realizado

Elaborado por: Fernando Valdivieso

#### 5.4.4 Flujo de Caja del Proyecto

El flujo de caja es la acumulación neta de activos líquidos en un periodo determinado y, por lo tanto, constituye un indicador importante de la liquidez de una empresa. El estudio de los flujos de caja dentro de una empresa puede ser utilizado para determinar:

- Problemas de liquidez. El ser rentable no significa necesariamente poseer liquidez. Una compañía puede tener problemas de



efectivo, aun siendo rentable. Por lo tanto, permite anticipar los saldos en dinero.

- Para analizar la viabilidad de proyectos de inversión, los flujos de fondos son la base de cálculo del Valor actual neto y de la Tasa interna de retorno.
- Para medir la rentabilidad o crecimiento de un negocio cuando se entienda que las normas contables no representan adecuadamente la realidad económica.

Para la realización del Flujo de Fondos se ha considerado la utilidad neta de cada período, adicionalmente se suma los gastos no desembolsables, es decir gastos que no son cancelados en efectivo sino únicamente de forma contable (depreciación de activos fijos y la amortización de activos diferidos), los mismos que son considerados como gastos deducibles para determinar el pago del impuesto a la renta. Además se resta el pago del capital de la deuda mantenida para cubrir con la inversión inicial del proyecto. Cabe mencionar que valor de salvamento no va a existir debido a que no se realizará ventas de activos fijos lo cual no se considera un ingreso para la Compañía.

En el cuadro descrito a continuación se puede observar los flujos de fondos del proyecto considerando la inversión inicial en el año 0.

TABLA No. 28

PISTA DE MOTOCROSS NORTHVALLEY FLUJO DE FONDOS DEL PROYECTO (EN U.S. DÓLARES)						
DESCRIPCIÓN	AÑOS					
	0	1	2	3	4	5
<b>UTILIDAD/PÉRDIDA NETA</b>		11,585	11,847	15,522	16,841	17,973
Inversión Inicial	(25,755)					
Depreciación	-	933	933	933	600	600
Amortización	-	6,245	6,245	6,245	6,245	6,245
Capital de Trabajo	-	-	-	-	-	-
Adquisición de activos fijos	-	-	-	-	-	-
Valor de Salvamento	-	-	-	-	-	-
Pago de capital de préstamo	-	(2,572)	(2,945)	(3,372)	(3,861)	(4,421)
<b>Flujo de Caja Neto</b>	<b>(25,755)</b>	<b>16,192</b>	<b>16,080</b>	<b>19,328</b>	<b>19,826</b>	<b>20,397</b>

Fuente: Análisis realizado

Elaborado por: Fernando Valdivieso

## 5.5 EVALUACIÓN FINANCIERA

### 5.5.1 Análisis Vertical

El análisis financiero dispone de dos herramientas para interpretar y analizar los estados financieros denominadas: análisis horizontal y vertical, que consiste en determinar el peso proporcional (en porcentaje) que tiene cada cuenta dentro del estado financiero analizado. Esto permite determinar la composición y estructura de los estados financieros.

El análisis financiero vertical consiste en realizar una comparación porcentual de las diferentes partidas del Estado de Pérdidas y Ganancias contra las ventas y del Balance General con el activo total.

#### 5.5.1.1 Estados de Resultados

De acuerdo al cuadro descrito a continuación, en promedio, durante los 5 años se indicará cuanto representa cada rubro sobre las ventas operacionales:

TABLA No. 29

PISTA DE MOTOCROSS NORTHVALLEY ESTADOS DE RESULTADOS PROYECTADOS (En US Dólares)										
DESCRIPCION	ANO 1	%	ANO 2	%	ANO 3	%	ANO 4	%	ANO 5	%
Ingresos	90,002	100%	91,636	100%	97,460	100%	99,268	100%	101,076	100%
Costos y Gastos Operativos	(57,708)	-64%	(60,764)	-66%	(61,949)	-64%	(63,158)	-64%	(64,390)	-64%
Gastos no Operativos	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%
Gastos de Promoción y Ventas	(5,310)	-6%	(4,479)	-5%	(4,549)	-5%	(4,621)	-5%	(4,694)	-5%
Gasto Depreciación	(933)	-1%	(933)	-1%	(933)	-1%	(600)	-1%	(600)	-1%
<b>Utilidad Operacional</b>	<b>26,051</b>	<b>29%</b>	<b>25,459</b>	<b>28%</b>	<b>30,028</b>	<b>31%</b>	<b>30,889</b>	<b>31%</b>	<b>31,392</b>	<b>31%</b>
<i>Otros Ingresos y Gastos</i>										
Ingresos Financieros	857	1%	1,486	2%	2,255	2%	2,974	3%	3,686	4%
Gasto Amortización	(6,245)	-7%	(6,245)	-7%	(6,245)	-6%	(6,245)	-6%	(6,245)	-6%
Gastos Financieros	(2,490)	-3%	(2,117)	-2%	(1,690)	-2%	(1,201)	-1%	(641)	-1%
<b>Utilidad antes de Impuestos y Participación</b>	<b>18,173</b>	<b>20%</b>	<b>18,583</b>	<b>20%</b>	<b>24,348</b>	<b>25%</b>	<b>26,418</b>	<b>27%</b>	<b>28,192</b>	<b>28%</b>
Participación Trabajadores	(2,726)	-3%	(2,787)	-3%	(3,652)	-4%	(3,963)	-4%	(4,229)	-4%
Impuesto a la Renta	(3,862)	-4%	(3,949)	-4%	(5,174)	-5%	(5,614)	-6%	(5,991)	-6%
<b>Utilidad Neta</b>	<b>11,585</b>	<b>13%</b>	<b>11,847</b>	<b>13%</b>	<b>15,522</b>	<b>16%</b>	<b>16,841</b>	<b>17%</b>	<b>17,973</b>	<b>18%</b>

Fuente: Análisis realizado

Elaborado por: Fernando Valdivieso

Como se puede observar, el análisis vertical de un estado financiero permite identificar con claridad cómo está compuesto.

En conclusión se puede indicar que la utilidad operacional es muy rentable debido a que no se genera pérdidas en los ejercicios económicos y con la misma se puede realizar el pago de los impuestos y la participación de los empleados obteniendo un 13% de utilidad neta con relación a los ingresos en el primer año.

#### 5.5.1.2 Balance General

En el cuadro adjunto se puede observar el análisis vertical del Balance General:

Cuadro de Estado de Resultados Proyectados (Página Siguiente)

TABLA No. 30

PISTA DE MOTOCROSS NORTHVALLEY ESTADOS DE RESULTADOS PROYECTADOS (En US Dólares)										
Concepto	AÑO 1	%	AÑO 2	%	AÑO 3	%	AÑO 4	%	AÑO 5	%
ACTIVOS										
Caja y bancos	13,987	24%	20,314	30%	29,619	36%	38,863	41%	48,696	44%
Inversiones temporales	13,492	23%	23,394	35%	35,507	43%	46,839	49%	58,046	53%
Total Activos Corrientes	27,479	47%	43,708	65%	65,126	80%	85,702	90%	106,742	97%
Activos Fijos	6,067	10%	5,133	8%	4,200	5%	3,600	4%	3,000	3%
Muebles y Enseres	6,000	10%	6,000	9%	6,000	7%	6,000	6%	6,000	5%
Equipo Cómputo	1,000	2%	1,000	1%	1,000	1%	1,000	1%	1,000	1%
Depreciación Acumulada	(933)	-2%	(1,867)	-3%	(2,800)	-3%	(3,400)	-4%	(4,000)	-4%
Otros activos	24,980	43%	18,735	28%	12,490	15%	6,245	7%	-	0%
Costo de otros activos	31,225	53%	31,225	46%	31,225	38%	31,225	33%	31,225	28%
Amortización acumulada	(6,245)	-11%	(12,490)	-18%	(18,735)	-23%	(24,980)	-26%	(31,225)	-28%
Total Activos No Corrientes	31,047	53%	23,868	35%	16,690	20%	9,845	10%	3,000	3%
TOTAL ACTIVO	58,526	100%	67,577	100%	81,816	100%	95,547	100%	109,742	100%
PASIVOS										
Participación Trabajadores	2,726	5%	2,787	4%	3,652	4%	3,963	4%	4,229	4%
Impuesto a la Renta	3,862	7%	3,949	6%	5,174	6%	5,614	6%	5,991	5%
Porción Corrientes Préstamo Bancario	2,945	5%	3,372	5%	3,861	5%	4,421	5%	-	0%
Total Pasivos Corrientes	9,533	16%	10,108	15%	12,687	16%	13,997	15%	10,220	9%
Préstamo Bancario Largo Plazo	11,653	20%	8,281	12%	4,421	5%	-	0%	-	0%
Total Pasivos No Corrientes	11,653	20%	8,281	12%	4,421	5%	-	0%	-	0%
PATRIMONIO										
Capital Social	25,755	44%	25,755	38%	25,755	31%	25,755	27%	25,755	23%
Reserva Legal	-	0%	1,159	2%	2,343	3%	3,895	4%	5,580	5%
Resultado de Ejercicio	11,585	20%	11,847	18%	15,522	19%	16,841	18%	17,973	16%
Resultados Acumulados	-	0%	10,427	15%	21,089	26%	35,058	37%	50,216	46%
Total Patrimonio	37,340	64%	49,187	73%	64,709	79%	81,550	85%	99,523	91%
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	58,526	100%	67,577	100%	81,816	100%	95,547	100%	109,742	100%

Fuente: Análisis realizado

Elaborado por: Fernando Valdivieso

Lo que se puede mencionar de este análisis es:

El activo corriente en promedio de los cinco años corresponden al 76% del activo total, esto se debe a la liquidez que mantiene la Compañía de un 35% de caja y bancos dentro del activo analizado y las inversiones que corresponden al 41% del mismo.

El activo no corriente en promedio de los cinco años corresponde al restante 24% del activo total (bienes que la empresa necesita para poder operar). Esto se debe a que dentro de estos rubros se encuentran los activos fijos netos que en promedio corresponden a un 6% y los otros activos que corresponden al 18%, los mismos que no tienen incremento de su costo, debido a que se amortiza para cinco años, es por esto que al final del quinto año el valor neto de otros activos es cero.

El pasivo total en promedio de los cinco años corresponde al 22% del total del pasivo total más el patrimonio. No hay valores significativos que se pueda analizar ya que dentro del pasivo sólo se encuentra la deuda y las cuentas por pagar de impuesto a la renta y participación a trabajadores. Cabe indicar que los pasivos corrientes son pocos representativos y son mucho menor a comparación con los activos corrientes, de lo contrario, el capital de trabajo de la Pista se vería comprometido.

El patrimonio total en promedio de los cinco años corresponde al restante 78% del total del pasivo más el patrimonio.

#### **5.5.2 Análisis Horizontal**

En el análisis horizontal, lo que se busca es determinar la variación absoluta o relativa que haya sufrido cada partida de los estados financieros en un periodo

respecto a otro. Además, determina cual fue el crecimiento o decrecimiento de una cuenta en un periodo determinado.

Para determinar la variación absoluta (en números) sufrida por cada cuenta de un estado financiero en un periodo 2 (año 2) respecto a un periodo 1 (año 1), se procede a determinar la diferencia de los mencionados periodos.

Los valores obtenidos en el análisis horizontal, pueden ser comparados con las metas de crecimiento y desempeño fijadas por la empresa, para evaluar la eficiencia y eficacia de la administración, puesto que los resultados económicos de una empresa son el resultado de las decisiones administrativas que se hayan tomado.

#### 5.5.2.1 Estado de Resultados

El Análisis horizontal de Estado de Resultados de la Pista NORTHVALLEY es el siguiente:

Cuadro de Estados de Resultados Proyectados (Página siguiente)

TABLA No. 31

PISTA DE MOTOCROSS NORTHVALLEY ESTADOS DE RESULTADOS PROYECTADOS (En US Dólares)									
Concepto	AÑO 1	AÑO 2	%	AÑO 3	%	AÑO 4	%	AÑO 5	%
Ingresos	90,002	91,636	2%	97,460	6%	99,268	2%	101,076	2%
Costos y Gastos Operativos	(57,708)	(60,764)	5%	(61,949)	2%	(63,158)	2%	(64,390)	2%
Gastos no Operativos	-	-		-		-		-	
Gastos de Promoción y Ventas	(5,310)	(4,479)	-16%	(4,549)	2%	(4,621)	2%	(4,694)	2%
Gasto Depreciación	(933)	(933)	0%	(933)	0%	(600)	-36%	(600)	0%
<b>Utilidad Operacional</b>	<b>26,051</b>	<b>25,459</b>	<b>-2%</b>	<b>30,028</b>	<b>18%</b>	<b>30,889</b>	<b>3%</b>	<b>31,392</b>	<b>2%</b>
<i>Otros Ingresos y Gastos</i>									
Ingresos Financieros	857	1,486	73%	2,255	52%	2,974	32%	3,686	24%
Gasto Amortización	(6,245)	(6,245)	0%	(6,245)	0%	(6,245)	0%	(6,245)	0%
Gastos Financieros	(2,490)	(2,117)	-15%	(1,690)	-20%	(1,201)	-29%	(641)	-47%
<b>Utilidad antes de Impuestos y Participación</b>	<b>18,173</b>	<b>18,583</b>	<b>2%</b>	<b>24,348</b>	<b>31%</b>	<b>26,418</b>	<b>9%</b>	<b>28,192</b>	<b>7%</b>
Participación Trabajadores	(2,726)	(2,787)	2%	(3,652)	31%	(3,963)	9%	(4,229)	7%
Impuesto a la Renta	(3,862)	(3,949)	2%	(5,174)	31%	(5,614)	9%	(5,991)	7%
<b>Utilidad Neta</b>	<b>11,585</b>	<b>11,847</b>	<b>2%</b>	<b>15,522</b>	<b>31%</b>	<b>16,841</b>	<b>9%</b>	<b>17,973</b>	<b>7%</b>

Fuente: Análisis realizado

Elaborado por: Fernando Valdivieso

Luego de realizar el respectivo análisis horizontal del Estado de Resultados se identificó las siguientes variaciones importantes:

- Los Ingresos se incrementan anualmente en un 3% con el año anterior.
- Los costos y gastos operativos se incrementan en un 3% con respecto al año anterior.
- En Gastos de promoción y ventas del segundo al primer año existe una disminución del 16%, esto se da, porque en el primer año se canceló el valor total de la creación de la página Web, el mismo que está incluido el valor del mantenimiento por los



siguientes 5 años, razón por el cual a partir del segundo año no se incluye dicho valor.

- La utilidad neta muestra una variación significativa en el año 3, donde los precios de entradas, competencias, y entrenamientos suben en un 17% en promedio. Obteniendo así un promedio de variación del 12% en todos los años usados en el análisis.

#### 5.5.2.2 Balance General

El Análisis horizontal del Balance General de la Pista NORTHVALLEY es el siguiente:

Cuadro de Estado de Resultados (Página siguiente).

TABLA No. 32

PISTA DE MOTOCROSS NORTHVALLEY									
BALANCE GENERAL PROYECTADO									
(En US Dólares)									
Concepto	AÑO 1	AÑO 2	%	AÑO 3	%	AÑO 4	%	AÑO 5	%
<b>ACTIVOS</b>									
Caja y bancos	13,987	20,314	45%	29,619	46%	38,863	31%	48,696	25%
Inversiones temporales	13,492	23,394	73%	35,507	52%	46,839	32%	58,046	24%
<b>Total Activos Corrientes</b>	<b>27,479</b>	<b>43,708</b>	<b>47%</b>	<b>65,126</b>	<b>65%</b>	<b>85,702</b>	<b>80%</b>	<b>106,742</b>	<b>90%</b>
Activos Fijos	6,067	5,133	-15%	4,200	-18%	3,600	-14%	3,000	-17%
Muebles y Enseres	6,000	6,000	0%	6,000	0%	6,000	0%	6,000	0%
Equipo Cómputo	1,000	1,000	0%	1,000	0%	1,000	0%	1,000	0%
Depreciación Acumulada	(933)	(1,867)	100%	(2,800)	50%	(3,400)	21%	(4,000)	18%
Otros activos	24,980	18,735	-25%	12,490	-33%	6,245	-50%	-	
Costo de otros activos	31,225	31,225	0%	31,225	0%	31,225	0%	31,225	0%
Amortización acumulada	(6,245)	(12,490)	100%	(18,735)	50%	(24,980)	33%	(31,225)	25%
<b>Total Activos No Corrientes</b>	<b>31,047</b>	<b>23,868</b>	<b>53%</b>	<b>16,690</b>	<b>35%</b>	<b>9,845</b>	<b>20%</b>	<b>3,000</b>	<b>10%</b>
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>58,526</b>	<b>67,577</b>	<b>100%</b>	<b>81,816</b>	<b>100%</b>	<b>95,547</b>	<b>100%</b>	<b>109,742</b>	<b>100%</b>
<b>PASIVOS</b>									
Participación Trabajadores	2,726	2,787	2%	3,652	31%	3,963	9%	4,229	7%
Impuesto a la Renta	3,862	3,949	2%	5,174	31%	5,614	9%	5,991	7%
Porción Corrientes Préstamo Bancario	2,945	3,372	15%	3,861	15%	4,421	15%	-	
<b>Total Pasivos Corrientes</b>	<b>9,533</b>	<b>10,108</b>	<b>16%</b>	<b>12,687</b>	<b>15%</b>	<b>13,997</b>	<b>16%</b>	<b>10,220</b>	<b>15%</b>
Préstamo Bancario Largo Plazo	11,653	8,281	-29%	4,421	-47%	-		-	
<b>Total Pasivos No Corrientes</b>	<b>11,653</b>	<b>8,281</b>	<b>20%</b>	<b>4,421</b>	<b>12%</b>	<b>-</b>	<b>5%</b>	<b>-</b>	<b>0%</b>
<b>PATRIMONIO</b>									
Capital Social	25,755	25,755	0%	25,755	0%	25,755	0%	25,755	0%
Reserva Legal	-	1,159		2,343	102%	3,895	66%	5,580	43%
Resultado de Ejercicio	11,585	11,847	2%	15,522	31%	16,841	9%	17,973	7%
Resultados Acumulados	-	10,427		21,089	102%	35,058	66%	50,216	43%
<b>Total Patrimonio</b>	<b>37,340</b>	<b>49,187</b>	<b>64%</b>	<b>64,709</b>	<b>73%</b>	<b>81,550</b>	<b>79%</b>	<b>99,523</b>	<b>85%</b>
<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>	<b>58,526</b>	<b>67,577</b>	<b>100%</b>	<b>81,816</b>	<b>100%</b>	<b>95,547</b>	<b>100%</b>	<b>109,742</b>	<b>100%</b>

Fuente: Análisis realizado

Elaborado por: Fernando Valdivieso

Luego de haber realizado el respectivo análisis horizontal del Balance General se pudo identificar las siguientes variaciones importantes:

- El total de activo corriente se va incrementando anualmente, debido a que las ventas anuales se incrementan de un año a otro y al existir un excedente de caja se decidió invertir el 50% en el Produbanco; es por esta razón que, dentro de los activos

corrientes se encontrarán incrementos considerables en caja – bancos y en inversiones.

- En lo que respecta a los activos fijos, se mantiene fijo el valor del costo de los mismos, ya que se ha decidido que dentro de los primeros cinco años no se adquirirá otro tipo de activo. Las correspondientes depreciaciones acumuladas se incrementan durante los mismos.
- En relación a los “otros activos” su costo se mantendrá constante hasta llegar al año “5” en donde serán amortizados completamente.
- Dentro del pasivo, no existen variaciones significativas que se deban analizar y las existentes son por las reclasificaciones del préstamo de largo a corto plazo.
- Para finalizar, dentro del patrimonio el capital se mantiene constante, ya que no existirán aportes de los accionistas, las utilidades registradas en los siguientes ejercicios económicos no serán repartidas por lo cual se mantendrán dentro de resultados acumulados.

### **5.5.3 Determinación de la tasa de descuento de los recursos de los accionistas**

En el mundo de las empresas es de suma importancia tomar buenas decisiones de inversión. Pero frecuentemente se observan excelentes ideas en los proyectos y planes de negocios que en la práctica se ven excluidos por un mal cálculo del valor presente neto, debido básicamente a una aplicación inadecuada de fórmulas en la estimación de la tasa de descuento.

Para realizar una evaluación apropiada del proyecto, la determinación de la tasa de descuento se vuelve fundamental, pues la misma corresponde al nivel de riesgo y por ende a la rentabilidad requerida por el inversionista.

Para el caso de NORTHVALLEY, de acuerdo a los cálculos realizados la tasa de descuento es el 20.51%, tomando en cuenta variables que afectan al rendimiento esperado como son: la inflación, riesgo país y la prima por riesgo.

Como lo muestra el cuadro adjunto.

TABLA No. 33

PISTA DE MOTOCROSS NORTHVALLEY ANÁLISIS (EN US. DÓLARES)				
Financiamiento	Valor	%	Rendimiento esperado	Tasa Mínima esperada de Rendimiento
Aporte Socios	25,755	60%	25.70%	15.42%
Préstamo Bancario	17,170	40%	12.72%	5.09%
<b>Total Financiamiento</b>	<b>42,925</b>	<b>100%</b>	<b>TMAT--&gt;</b>	<b>20.51%</b>
<u><b>Costo de la deuda</b></u>	Interés * (1-riesgo país)			
Tasa	<u><b>12.72%</b></u>			
<u><b>Costo ponderado de Capital:</b></u>				
Inflación (septiembre 2010)	3.44%			
Riesgo País (septiembre 30, 1,226 puntos)	12.26%			
Prima por riesgo	10%			
<b>CPC</b>	<u><b>25.70%</b></u>			

Fuente: Análisis realizado

Elaborado por: Fernando Valdivieso

**VALOR ACTUAL NETO (VAN)**

“El Valor Actual Neto mide la rentabilidad de la inversión en valores absolutos, como una cantidad de dinero. Esta cantidad resulta de la diferencia entre ingresos y egresos, actualizados los mismos por una cierta tasa de interés”. (GRECO y GODOY 2003: 695).

El valor actual neto VAN, es uno de los métodos más aceptados ya que el fundamento del mismo es reconocer el valor de los flujos de efectivo en el tiempo descontando los mismos a una tasa de descuento, la cual debe ser la correspondiente al riesgo asumido en el proyecto.

El valor actual neto, en el momento de tomar decisiones presenta dos alternativas: aceptación o rechazo. Si el VAN es mayor o igual a cero (rendimiento igual o mayor que el rendimiento deseado o costo de capital) se aceptará el proyecto, de lo contrario el proyecto debe ser rechazado.

La fórmula correspondiente al VAN es la siguiente:

TABLA No. 34

$VAN = -I_0 + \frac{FC_1}{(1+td)^1} + \frac{FC_2}{(1+td)^2} + \dots + \frac{FC_n}{(1+td)^n}$
--

Fuente: Investigación Realizada  
Elaborado por: Fernando Valdivieso

En el caso de NORTHVALLEY el VAN registró el valor de USD \$ 27,224. Al ser este valor mayor a cero de los años de evaluación de NORTHVALLEY se concluye que el proyecto es viable.

TABLA No. 35

Índices de evaluación	Valor	Proyecto Rentable?
Valor Actual NETO	27,224	Si

Fuente: Análisis realizado  
Elaborado por: Fernando Valdivieso

#### **5.5.4 Tasa Interna de Retorno (TIR)**

“La Tasa Interna de Retorno es la tasa de descuento que hace que el Valor Presente Neto de una inversión sea igual a cero.” (Ross, Westerfield y Jordan, 2000: 281).

Entonces se puede afirmar que la TIR de un proyecto muestra cual es el rendimiento que generarán los activos del proyecto en términos financieros, la misma que indica la tasa máxima a la cual se pueden descontar los flujos de efectivo de un proyecto y su valor presente será cero.

Herramienta empleada para evaluar alternativas de inversión que presenta dos criterios de decisión: la de rechazo o aceptación del proyecto. Un adecuado análisis de este indicador requiere que sea comparado con la tasa de descuento que representa el rendimiento mínimo esperado por los inversionistas de dicho proyecto. Si el TIR es mayor o igual a la tasa de descuento es aceptado, de lo contrario será rechazado.

Después de realizar los cálculos del TIR y verificar que la misma es mayor a la tasa de descuento o rentabilidad mínima exigida por los inversionistas teniendo así un resultado del 60.92%, con el cual se concluye que el proyecto es rentable y aceptable para los inversionistas, por cuanto la rentabilidad del proyecto (TIR) es superior al costo de los recursos del mismo.

TABLA No. 36

Índices de evaluación	Valor	Proyecto Rentable?
Tasa Interna de Retorno TIR %	60.92%	Si

Fuente: Análisis realizado

Elaborado por: Fernando Valdivieso

### 5.5.5 Recuperación de Inversión

La Recuperación por inversión tiene por objeto medir en cuanto a tiempo se recuperará la inversión, incluyendo el costo de capital involucrado,

La inversión realizada para la pista de MotoCross NORTHVALLEY se recuperará en el 2DO año, momento en el que VAN se hace positivo.



TABLA No. 37

Período	Flujo de Efectivo	Flujo de Efectivo Actual	Flujo de Efectivo Actual Acumulado
Año 0			(25,755)
Año 1	16,192	13,436	(12,319)
Año 2	16,080	16,080	3,761
Año 3	19,328	19,328	23,089
Año 4	19,826	19,826	42,915
Año 5	20,397	20,397	63,312

Fuente: Análisis realizado

Elaborado por: Fernando Valdivieso

### 5.5.6 Análisis de Sensibilidad

En todo tipo de proyectos deben tener en cuenta los aspectos que entran en la determinación de decisiones que afectan los recursos económicos de la empresa. Con el objeto de facilitar la toma de decisiones dentro de la empresa, puede efectuarse un análisis de sensibilidad (herramienta financiera), el cual indicará las variables que más afectan el resultado económico de un proyecto y cuáles son las variables que tienen poca incidencia en el resultado final.

Así también el análisis de sensibilidad tienen por finalidad mostrar los efectos que tendría una variación o cambio en el valor de una o más de las variables de costo o de ingreso que inciden en el proyecto y, a la vez, mostrar la holgura con que se cuenta para su realización ante eventuales cambios de tales variables en el mercado.

Esto permite identificar las variables más críticas o construir escenarios posibles que permitan analizar el comportamiento de un resultado bajo diferentes supuestos.

En el caso de la Pista de MotoCross NORTHVALLEY se ha efectuado los parámetros inciertos; es decir, el precio de venta y la cantidad de ventas. Por lo tanto es importante determinar qué tan sensible es el Valor Actual Neto (VAN) y la Tasa Interna de Retorno (TIR) con respecto al precio de venta disminuyéndola en un 15% y a la cantidad de corredores que asistirán en un 20%. Estos porcentajes se los ha establecido, pensando en el peor de los escenarios que puede pasar NORTHVALLEY.

De acuerdo a los cálculos realizados y en el caso que se dieran estas disminuciones de cantidad y de precio (en los dos escenarios antes mencionados) los resultados son:

Cuando la cantidad de Personas que atienden a usar los parámetros de la pista se reducen en un 20%:

TABLA No. 38

PISTA DE MOTOCROSS NORTHVALLEY ANÁLISIS FINANCIERO (EN US. DÓLARES)						
DESCRIPCIÓN	AÑOS					
	0	1	2	3	4	5
<b>Flujo de Caja Neto</b>	<b>(25,755)</b>	<b>9,039</b>	<b>8,719</b>	<b>11,301</b>	<b>11,568</b>	<b>11,909</b>

Índices de evaluación	Valor	Proyecto Rentable?
Valor Actual NETO	4,377	Si
Tasa Interna de Retorno TIR %	27.61%	Si
Período de recuperación años	Año 3	Si

PERÍODO DE RECUPERACIÓN PROYECTO			
Período	Flujo de Efectivo	Flujo de Efectivo Actual	Flujo de Efectivo Actual Acumulado
Año 0			(25,755)
Año 1	9,039	7,500	(18,255)
Año 2	8,719	8,719	(9,536)
Año 3	11,301	11,301	1,765
Año 4	11,568	11,568	13,333
Año 5	11,909	11,909	25,241

Fuente: Análisis realizado  
Elaborado por: Fernando Valdivieso

Cuando el de Precio que atienden a usar los parámetros de la pista se reducen en un 15%:

TABLA No. 39

PISTA DE MOTOCROSS NORTHVALLEY ANÁLISIS FINANCIERO (EN US. DÓLARES)						
DESCRIPCIÓN	AÑOS					
	0	1	2	3	4	5
Flujo de Caja Neto	(25,755)	10,827	10,559	13,308	13,632	14,031

Índices de evaluación	Valor	Proyecto Rentable?
Valor Actual NETO	10,089	Si
Tasa Interna de Retorno TIR %	36.42%	Si
Período de recuperación años	Año 3	Si

**PERÍODO DE RECUPERACIÓN PROYECTO**

Período	Flujo de Efectivo	Flujo de Efectivo Actual	Flujo de Efectivo Actual Acumulado
Año 0			(25,755)
Año 1	10,827	8,984	(16,771)
Año 2	10,559	10,559	(6,212)
Año 3	13,308	13,308	7,096
Año 4	13,632	13,632	20,728
Año 5	14,031	14,031	34,759

Fuente: Análisis realizado  
Elaborado por: Fernando Valdivieso

### 5.5.7 Punto de Equilibrio

Para la determinación del punto de equilibrio se debe conocer los costos fijos y variables de la pista de MotoCross NORTHVALLEY, entendiendo por costos variables aquellos que cambian en proporción directa con los volúmenes de

producción y ventas y los costos fijos son aquellos que no cambian en proporción directa con las ventas y cuyo importe y recurrencia es prácticamente constante.

El punto de equilibrio es una herramienta financiera que permite determinar el momento en el cual las ventas cubrirán exactamente los costos, expresándose en valores, porcentaje y/o unidades, además muestra la magnitud de las utilidades o pérdidas de la empresa cuando las ventas excedan o caen por debajo de este punto, de tal forma que este viene a ser un punto de referencia a partir del cual un incremento en los volúmenes de venta generará utilidades, pero también un decremento ocasionará pérdidas.

El punto de equilibrio de la empresa se lo calculó utilizando la siguiente fórmula:

TABLA No. 40

P.E	=	$\frac{\text{Costos Fijos}}{\text{Ventas Totales}-\text{Costos Variables}}$
-----	---	---

Fuente: Contabilidad Financiera  
Elaborado por: Fernando Valdivieso

En el cuadro adjunto, se detalla el punto de equilibrio de su actividad principal de NORTHVALLEY para los años analizados.

TABLA No. 41

<b>PISTA DE MOTOCROSS NORTHVALLEY</b> <b>PUNTO DE EQUILIBRIO</b> <b>(En US Dólares)</b>					
Concepto	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5
<b>FIJOS</b>					
Arriendo Terreno	27,000	27,540	28,091	28,653	29,226
Servicios Básicos (Porción Fija)	360	364	367	371	375
Sueldos y beneficios	27,710	30,197	30,801	31,417	32,045
Creación Pag. WEB	900	-	-	-	-
Compras de Artículos para Carreras	2,500	2,550	2,601	2,653	2,706
Gasto Depreciación	933.3	933.3	933.3	600	600
<b>Total Fijos</b>	<b>59,404</b>	<b>61,584</b>	<b>62,793</b>	<b>63,693</b>	<b>64,951</b>
<b>VARIABLE</b>					
Servicios Básicos (Porción Variable)	2,638	2,664	2,691	2,718	2,745
Afiches	450	455	459	464	468
Flyers	260	263	265	268	271
Vallas Publicitarias (Gigantografías)	1,200	1,212	1,224	1,236	1,249
<b>Total Variables</b>	<b>4,548</b>	<b>4,593</b>	<b>4,639</b>	<b>4,685</b>	<b>4,732</b>
<b>PUNTO DE EQUILIBRIO</b>	<b>62,565</b>	<b>64,833</b>	<b>65,931</b>	<b>66,849</b>	<b>68,142</b>

Fuente: Análisis realizado

Elaborado por: Fernando Valdivieso

### 5.5.8 Aplicación de Indicadores Financieros

Los indicadores financieros o razones financieras son relaciones que se determinan a partir de la información financiera de una empresa y que se usan con el propósito de hacer comparaciones. (Ross, Westerfield, y Jordan, 2000: 61).

Las razones financieras más utilizadas son las siguientes:

### 5.5.8.1 Índice de liquidez

La liquidez de una empresa es la capacidad que esta tiene para cumplir con sus obligaciones a corto plazo. Son obligaciones de la empresa todas las deudas contraídas con terceros.

La liquidez también representa la facilidad que tiene un activo para convertirse en dinero. El efectivo es el activo perfectamente líquido. Existen otros activos que tienen gradualmente menor liquidez tales como: divisas, depósitos a corto y largo plazo, bienes de capital, entre otros. Su grado de liquidez depende de la facilidad que cada uno tiene para convertirse en dinero efectivo.

Los principales Índices Financieros de Liquidez de NORTHVALLEY son:

TABLA No. 42

INDICADOR	FÓRMULA	AÑOS				
		1	2	3	4	5
Liquidez:						
Razón Circulante	Activo Corriente	2,88	4,32	5,13	6,12	10,44
	Pasivo Corriente					
Razón de Efectivo	Efectivo	1,47	2,01	2,33	2,78	4,76
	Pasivo Corriente					

Fuente: Análisis realizado  
Elaborado por: Fernando Valdivieso

**Razón Circulante:**

Se puede observar que NORTHVALLEY presenta índices circulantes superiores a dos puntos en todos los años, por lo cual se puede determinar que podrá cumplir con todas sus obligaciones a corto plazo, sin sufrir deficiencias de liquidez.

**Razón de efectivo:**

Según cálculo realizado, a partir del segundo año la empresa logrará cumplir con sus obligaciones a corto plazo con el efectivo recaudado de las ventas líquidas. Este índice indica que la recaudación en efectivo es suficiente para cubrir los compromisos inmediatos de la empresa.

**5.5.8.2 Índice de Solvencia**

La solvencia es la capacidad de un agente económico (empresa) para pagar sus deudas en los respectivos plazos estipulados de vencimiento. Es importante distinguir la solvencia de la liquidez, que es, en cambio, la capacidad de la empresa para enfrentar sus obligaciones de corto plazo.

En pocas palabras la solvencia se refiere a la disponibilidad del negocio de solventar sus deudas de largo plazo.



A continuación se presenta una tabla con los principales índices de solvencia:

TABLA No. 43

INDICADOR	FÓRMULA	AÑOS				
		1	2	3	4	5
Solvencia:						
Razón de Deudas Totales	Pasivos Totales	0,36	0,27	0,21	0,15	0,09
	Activos Totales					
Razón de Deuda a Capital	Pasivos Totales	0,57	0,37	0,26	0,17	0,10
	Patrimonio					
Razón de Deuda a Largo Plazo	Pasivo a Largo Plazo	0,24	0,14	0,06	-	-
	Pasivo a Largo Plazo + Pn					
Apalancamiento	Activos Totales	1,57	1,37	1,26	1,17	1,10
	Patrimonio					

Fuente: Análisis realizado

Elaborado por: Fernando Valdivieso

#### **Razón de deudas totales:**

La incidencia del pasivo total versus el activo total va disminuyendo en los 5 primeros años en razón de disminuir el riesgo de los accionistas.

#### **Razón de deuda del capital:**

La razón del pasivo total versus capital contable indica la proporción del patrimonio consolidado frente al financiamiento de terceros. En este caso se puede observar que en momentos iniciales la empresa está financiada en un poco más de un 50% con deuda de terceros, y esta porción va disminuyendo debido al pago de la deuda adquirida en momento inicial.

**Razón de deuda a largo plazo:**

Hay que considerar que la razón de deuda a largo plazo empieza en el año 0 por un período de 5 años, ya que el financiamiento adquirido está compuesto por pasivo a corto y a largo plazo. Por esta razón se puede verificar que en el año 4 la deuda se convierte únicamente en corto plazo y refleja porcentaje 0 para este índice.

**Apalancamiento:**

Se refiere a la relación que existe entre el capital externo y el propio, y su rendimiento con respecto a los activos. En el caso de este escenario optimista se obtiene cifras de más del 100% en todos los años (mayor a 1), con lo que se podría concluir que no es necesario trabajar con tanto capital externo que genera pagos de interés, pero se debe recordar que la decisión de apalancar la empresa tiene dos fundamentos: el riesgo de los accionistas se reduce debido a que el capital propio aportado es menor, y a la posibilidad de un escenario en el que las ventas disminuyan sustancialmente. En estos casos se justifica el apalancamiento elevado que mantiene este proyecto.

**5.5.8.3 Índice de Eficacia**

La eficiencia es la capacidad que tiene la empresa para utilizar los medios de que dispone en la forma más eficaz posible para la consecución de los

objetivos planteados. Financieramente los índices de eficiencia miden la rotación de las principales cuentas del Balance con el objetivo de evaluar la gestión económica del negocio.

Los índices de eficacia para NORTHVALLEY se puede observar en el cuadro adjunto:

TABLA No. 44

INDICADOR	FÓRMULA	AÑOS				
		1	2	3	4	5
Eficacia:						
Rotación de Activos Totales	Ventas	1,54	1,36	1,19	1,04	0,92
	Activos Totales					

Fuente: Análisis realizado  
Elaborado por: Fernando Valdivieso

### **Rotación de activos totales:**

Demostrando este índice la capacidad de generar ventas en base a la inversión de la empresa, se puede notar que la empresa ha trabajado con eficiencia por lo que ha podido tener buenos resultados con respecto a esta medida financiera.

#### 5.5.8.4 Índices de rentabilidad

La Rentabilidad indica si una actividad, negocio o inversión produjo beneficios. Los índices de rentabilidad miden el éxito (o fracaso) que una empresa obtuvo durante un período de tiempo, que por lo general es de un año. Estas razones están directamente relacionadas con la productividad del negocio.

Los índices de rentabilidad para NORTHVALLEY se puede observar en el cuadro adjunto:

TABLA No. 45

INDICADOR	FÓRMULA	ANOS				
		1	2	3	4	5
<i>Rentabilidad:</i>						
Margen de Utilidad	$\frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Ventas}}$	0,13	0,13	0,16	0,17	0,18
Rendimiento sobre Activos (ROA)	$\frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Activos Totales}}$	0,20	0,18	0,19	0,18	0,16
Rendimiento sobre Patrimonio (ROE)	$\frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Patrimonio}}$	0,31	0,24	0,24	0,21	0,18

Fuente: Análisis realizado

Elaborado por: Fernando Valdivieso

#### **Margen de Utilidad:**

Permite conocer el margen de rendimiento real para los accionistas de la empresa. Si se toma en cuenta el costo de oportunidad de la inversión de

los accionistas, se puede determinar que esta empresa es rentable ya que si la misma inversión se hubiese realizado en algún instrumento financiero de bajo riesgo se hubiera podido obtener máximo el 2%, y que añadido una prima de riesgo del 4%, incrementaría al 6%, que sigue siendo menor que el porcentaje más bajo obtenido en el proyecto.

**Rendimiento sobre activos (ROA):**

Este índice demuestra la habilidad de la empresa para crear riquezas, determinando un porcentaje el rendimiento generado por cada dólar de inversión por el total de activos.

**Rendimiento sobre patrimonio (ROE):**

El rendimiento patrimonial permite percibir cuan rentable resulta cada dólar aportado por los socios para el giro del negocio.

En promedio se habla de un 24% de rendimiento patrimonial, lo cual es un resultado favorable para el proyecto pues en ningún ente financiero brindan un retorno de estas proporciones.

## **6 CAPITULO VI.- CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

### **6.1 CONCLUSIONES**

- El servicio que ofrecerá la pista de MotoCross NORTHVALLEY será otorgar un lugar de entrenamiento y entretenimiento para los amantes del Motociclismo que viven en Quito, ofreciendo servicios que las pistas existentes no ofrecen, siendo así su estrategia de producto de diferenciación por calidad de servicio.
- La pista de MotoCross NORTHVALLEY estará ubicada dentro del Distrito Metropolitano de Quito, lugar donde se reside el 91% de los pilotos, según el estudio de mercado realizado. Será construida en el sector del Condado al norte de la ciudad, en la Vía a NONO.
- Los resultados que arrojó el Estudio de Mercado realizado para la Construcción de la Pista de MotoCross NORTHVALLEY son favorables, el precio propuesto en la investigación fue aceptado por un 81% de los encuestados. Quienes mostraron mucho interés por los servicios de valor agregado que tendrá la pista como; el servicio de mecánica, el bar, parqueadero, seguridad, e instalaciones cómodas para los pilotos y visitantes.
- Con los datos obtenidos sobre la demanda potencial en el estudio realizado se ha comprobado la factibilidad de la construcción de la Pista de MotoCross NORTHVALLEY.

- El terreno en el que estará ubicado la pista es irregular, lo que ayudará a obtener obstáculos naturales para la misma.
- La empresa se constituirá como una compañía de Empresa Unipersonal de Responsabilidad Limitada, estructurada por 1 Gerente-Propietario que aportará con el 60% con capital propio y el restante será financiado por el Banco del Pacífico para poder cubrir con la inversión inicial.
- La inversión total necesaria para la constitución de la pista de MotoCross NORTHVALLEY asciende a USD \$42,925. Dicha inversión está constituida por activos fijos por un total de USD \$7,000, activos intangibles por USD \$31,225 y un capital de trabajo por USD \$4,700.
- En la realización del presupuesto de ingresos arroja un resultado de USD \$90,002 en el transcurso del primer año, generando una utilidad neta de USD \$11,585 con un margen del 13%.
- La mejor herramienta para evaluar un proyecto es la aplicación del Valor Actual Neto (VAN), debido a que este no presenta dificultades en su cálculo cuando existan más de dos flujos negativos; además, muestra el valor presente de la recuperación o pérdida futura. En el caso de NORTHVALLEY los criterios de esta evaluación concluyen la viabilidad financiera del proyecto por lo que se obtuvo un VAN de USD \$27,224.

- La tasa interna de retorno (TIR) calculada es del 60.92%, lo que refleja que NORTHVALLEY al brindar sus servicios ganaría mucho más que la tasa mínima esperada de rendimiento del 20.51%.

## 6.2 RECOMENDACIONES

- La localización de la empresa nació de un análisis técnico por lo que se sugiere adoptar la ubicación que se propuesta en este estudio.
- Al haber detectado que no existe competencia directa dentro del Distrito Metropolitano de Quito, se debe aprovechar esta situación para aplicar estrategias de promociones adecuadas que permitan alcanzar éxitos tanto económicos como también establecer un buen posicionamiento en el mercado; obteniendo una ventaja competitiva en el valor del servicio que brindará la pista NORTHVALLEY con respecto al resto de pistas existentes.
- Realizar promociones que atraigan al consumidor a ser fiel al uso de la Pista de MotoCross como la tarjeta de afiliación mensual, y en un futuro cercano una tarjeta de afiliación anual.
- La estructura organizacional de una empresa está diseñada de acuerdo a la naturaleza y giro del negocio, por lo que se sugiere no cambiar la forma de la estructura ni las funciones de los cargos propuestos.



- La empresa debe tener por lo menos ingresos mayores al punto de equilibrio para poder cubrir con sus obligaciones inmediatas. Mientras no se llegue a este punto será más difícil para la empresa mantenerse en el mercado debido a que requiere de endeudamiento adicional, lo que genera mayores gastos y mayor incertidumbre para los accionistas.

## BIBLIOGRAFÍA

1. www.ulmulm.org
2. www.ecuadormoto.com
3. BACA U. Gabriel, (2005), Evaluación de Proyectos, McGraw-Hill, Cuarta edición, México.
4. BALANKO – DICKSON (2007), Cómo preparar un Plan de Negocios exitoso, McGraw-Hill, Primera edición, México.
5. DOMINGO A. Alberto, (2005), Dirección y Gestión de Proyectos: Un enfoque práctico, Alfa Omega Grupo Editor, Segunda edición, México.
6. GUITIERREZ ABRAHAM, (1990). Curso de Elaboración de Tesis y Actividades Académicas. Ecuador: Ediciones Series Didácticas A.G.
7. HAMILTON W. Martín y PEZO P. Alfredo, (2005), Formulación y evaluación de proyectos tecnológicos empresariales aplicados, Edición del Convenio Andrés Bello, Primera edición, Colombia.
8. INSTITUTO DE SEGURIDAD SOCIAL (IESS), [<http://iess.gov.ec>]
9. KLASTORIN Ted, (2005), Administración de proyectos, Alfaomega Grupo Editor, Primera edición, México.

10. LEIVA ZEA FRANCISCO, (1984). Nociones de Metodología de Investigación Científica. Ecuador: Tercera Edición, Ediciones Series Didácticas A.G.
11. LLEDÓ Pablo y RIVAROLA Gustavo, (2007), Gestión de proyectos: Cómo dirigir proyectos exitosos, coordinar los recursos humanos y administrar los riesgos, Pearson – Prentice Hall, Primera edición, Argentina.
12. LLEDÓ Pablo, RIVAROLA Gustavo, MERCAU Raúl, CUCCHI Daniel y ESQUEMBRE Juan Francisco; (2006), Administración Lean de Proyectos: eficiencia en la gestión de múltiples proyectos, Pearson – Prentice Hall, Primera edición, México.
13. MIRANDA M. Juan José, (2003), Gestión de proyectos: identificación – formulación – evaluación financiera, económica, social y ambiental, MM Editores, Cuarta edición, Colombia.
14. PRIETO H. Jorge, (2005), Los proyectos: la razón de ser del presente, Digiprint Editores, Segunda edición, Colombia.
15. QUITO PATRIMONIO CULTURAL DE LA HUMANIDAD, (2008), [<http://www.quito.com.ec/>], “Experimenta, Entretenimiento”.
16. SERVICIO DE RENTAS INTERNAS (SRI), [<http://sri.gov.ec/sri/portal/main>].

17. VELASCO Félix (2007), Aprender a elaborar un plan de negocios, Ediciones Paidós Ibérica S.A., España.

18. WIKIPEDIA THE FREE ENCYCLOPEDIA, [<http://en.wikipedia.org/>], “Motocross”.

**ANEXO 1****REGLAMENTO DE MOTOCROSS 2009 CMS/ULM****REGLAMENTO DE MOTOCROSS 2009****M.1****GENERALIDADES**

Cada año, la Unión Latinoamericana de Motociclismo planificará, autorizará, oficializará y supervisará el Campeonato Latinoamericano, Iberoamericano, Panamericano, Centroamericano y o Sudamericano de MotoCross para pilotos (con puntaje acumulable y derecho a título).

Estos eventos para las clases de 85cc, MX2, MX1 y MX3, serán organizados en función a este Reglamento y a los Códigos ULM.

Deben tener lugar entre el 01 de Marzo y el 15 de Noviembre, se generara adicionalmente una clasificación por países.

**M.2****PILOTOS****M.2.1 Licencias**

La participación en estos eventos está limitada a los poseedores de un número de licencia CMS/ULM de piloto la cual deberá ser generada por la DG/ULM cuyo costo es de:

-Anual:

US\$ 125.00

- Un evento: USD \$55.00

#### M.2.2 Número de Partida

El número de partida tendrá un máximo de tres dígitos.

La asignación de los primeros cinco números será de acuerdo al Ranking del Campeonato del año anterior. Es obligatorio llevar el número de participante en el dorso del uniforme. Es obligatorio además llevar el número de participante en los tres platos de la motocicleta con los siguientes colores:

-Clase 85cc Fondo Blanco con Números Negros.

-Clase MX2 Fondo Negro con Números Blancos.

-Clase MX1 Fondo Blanco con Números Negros.

-Clase MX3 Fondo Amarillo con Números Negros.

### M.3

#### MOTOCICLETAS Y CLASES

##### M.3.1 Motocicletas

Las Motocicletas permitidas van en relación directa a las clases basándose en el reglamento técnico FIM de MotoCross, definidas como vehículos de dos ruedas con tracción solo en una rueda en contacto con el suelo.

##### M.3.2 Clases

Las clases reconocidas para los Campeonatos Latinoamericanos de MotoCross son las siguientes: (Cat. I, Grupo A1):

- a) Clase 85cc: desde 75cc. hasta 85cc. (2T) y desde 100cc. hasta 150cc. (4T).
- b) Clase MX2: desde 100cc. hasta 125cc. (2T) y desde 175cc. hasta 250cc. (4T).
- c) Clase MX1: desde 175cc. hasta 250cc. (2T) y desde 290cc. hasta 450cc. (4T).
- d) Clase MX3: desde 290cc. hasta 500cc. (2T) y desde 450cc. hasta 650cc. (4T).

### M.4

#### CIRCUITO

Queda prohibido realizar un evento oficial en la pista donde se realizara un evento 15 días antes de la fecha de la valida, pero el día de la valida se puede organizar carreras adicionales nacionales y/o internacionales excepto Copas ULM de MiniCross.

#### M.4.1 Especificaciones del Circuito

##### M.4.1.1 Medidas

-Longitud Mínima de Pista: 1250 mts.

-Longitud Máxima de Pista: 1750 mts.

-Ancho Mínimo de Pista: 8 mts.

-Área mínima entre pista y pista: 3 mts.

-Barrera para espectadores: Mínimo de 1.20 mts. de alto.

-Área mínima vertical entre el Suelo y Carteles de Partida, Llegada etc.: 3 mts.

##### M.4.1.2 Velocidad Máxima

-Velocidad promedio: no más de 55 Km/h.

##### M.4.1.3 Saltos



Cada salto deberá estar numerado en el plano del circuito (teniendo como salto #1 el primero luego de la Partida), están prohibidos los saltos dobles o triples y cualquier otro que se considere inseguro para los pilotos, especial atención a la angulación de las rampas y recibidores adecuados. Distancia mínima entre vértice de 2 saltos es de 30 mts.

Están permitidos los “step-up” y step-down”, es decir escalones en subidas o bajadas

#### M.4.1.4 Puestos de Banderilleros

Deben de haber suficientes puestos para banderilleros alrededor del circuito ubicados de tal manera que minimice el riesgo tanto para el Oficial como para el Piloto, estos puestos deberán estar numerados en el plano del Circuito.

#### M.4.1.5 Zona de Mecánicos y Señalización

Debe ser ubicada de preferencia cerca de una curva y no antes ni después de un salto, con un área mínima de 600m<sup>2</sup>. tanto la entrada como la salida deberá estar señalizada (entrada & salida), siendo necesaria la ubicación de un banderillero controlando la salida de los pilotos.

#### M.4.1.6 Protección

Debe usarse “pacas de heno” forradas en plástico (o similar) para seguridad de los pilotos según criterio (postes de carteles, obstáculos, árboles, podium, etc.)

#### M.4.1.7 Grilla de Salida y Zona de Partida

-Ancho Mínimo de Grilla: 30 mts. Efectivo (1mt. Por piloto)

-Ancho Máximo de Grilla: 40 mts.

-Largo Máximo de Zona de Partida: 125 mts.

-Largo Mínimo de Zona de Partida: 80mts.

-Partidor: Las parrillas de la grilla tendrán una altura mínima de 0.5 mts. de alto y 0.52 mts como máximo. El área entre la grilla y la barrera de trasera podrá ser de material natural o pavimentado.

-Barrera trasera de Zona de Partida: a 3 mts. de la grilla.

#### M.4.1.8 Zona de Espera

Debe tener acceso directo a los Pits con un área mínima de 320m<sup>2</sup>. totalmente cercada (mínimo 2 mts. alto) Tendrá un reloj en la puerta con la hora oficial.

#### M.4.1.9 Zona de Llegada

Será ubicada en la misma línea de cronometraje, en suelo no accidentado (plano, sin obstáculo).

Esta zona deberá tener como mínimo 3 mts. al público con tramo directo hacia el Parque Cerrado y los Pits.

#### M.4.1.10 Pista de Prueba

Área mínima de 50mts. de largo x 10mts. de ancho (ida y vuelta).

#### M.4.1.11 Pits o Paddock

Zona debidamente cercada con acceso directo a la Zona de Espera, estará restringido al público, con adecuados servicios higiénicos (Mínimo 4 baños para hombres y 1 para mujeres con personal constante de mantenimiento, y mínimo 4 duchas), agua potable y sombra a todos los pilotos con delimitación entre delegaciones o pilotos. Prohibido el lavado de motos en esta zona.

#### M.4.1.12 Parque Cerrado

Área totalmente cercada y puerta con seguridad, podrá utilizarse la zona de espera para este fin si es adecuada.

#### M.4.1.13 Zona de Lavado

Mínimo 4 puntos de lavado, por clase en evento.

#### M.4.1.14 Secretaria del Evento

Debe de contar con computadora, impresora, fotocopidora, teléfono e Internet.

#### M.4.1.15 Áreas Especiales

Podium, Puesto de Control Técnico, Sala del Jurado, Sala de Prensa, Zona de Público, Parqueo, Ubicación de Puestos Médicos y Ambulancias, Camiones para Riego, Accesos.

En general, un circuito no podrá ser homologado si atraviesa una zona de agua profunda, si el terreno es pedregoso o rocoso, exceso de polvo obstáculos con rampa/recibidor desproporcionados o con inadecuada angulación, si comprende zonas rectas que permiten alcanzar una velocidad muy alta.

#### M.4.2 Seguridad

El área libre entre Pista y Cerco para Público debe tener 3mt. como mínimo (zona neutral). Podrá usarse para el paso de ambulancia.

El demarcado de Pista estará como máximo a 0.5 mts. del suelo podrá ser natural, plástico o similar que no represente riesgo para los pilotos, (el recorrido debe estar demarcado en su totalidad), el uso de neumáticos de autos es prohibido a excepción para la demarcación por la parte interna de una curva donde se colocarían horizontalmente hasta una altura no mayor de 0.5 mts.

#### M.4.3 Homologación

La CMS de la ULM inspeccionará y aprobará todos los circuitos antes de realizarse un evento CMS.

Esta inspección puede ser realizada antes o durante un evento (nacional o internacional) por lo menos 60 días previos a la fecha del evento valido para el evento.

La responsabilidad por la inspección o reinspección de un circuito recae sobre la FMNR, la que tendrá que informar a la ULM al menos con 2 meses antes de la fecha de inspección propuesta. El inspector designado por la ULM debe poseer una Licencia ULM válida de Comisario Deportivo de MotoCross.

Los informes de inspección de circuitos tienen que ser enviados por el Inspector a la Dirección General de la ULM, al Presidente de la CMS/ULM y al organizador hasta 48 horas después de realizar la inspección.

#### M.4.4 Control del Circuito

El primer control del circuito se realizará por el Jurado Internacional, el viernes antes del evento a las 2:00 p.m. si fuese necesario un segundo control se realizaría el mismo día a la 6:00 p.m.

#### M.5

#### OFICIALES

##### M.5.1 Presidente del Jurado, Miembros del Jurado

El Jurado Internacional es la máxima autoridad del evento y únicos con derecho a voto en las reuniones de jurado y decisiones sobre el evento.

El nombramiento del Presidente y del Miembro ULM será decidido por el Presidente CMS/ULM. Si el Presidente del Jurado está en la imposibilidad de llegar a tiempo al

evento, será reemplazado por el otro Miembro del Jurado ULM. La FMNR designara al otro Miembro del Jurado (siempre y cuando posea Licencia ULM/).

Las Minutas de las Reuniones del Jurado tienen que ser enviados por el Presidente del Jurado a la Dirección General de la ULM, al Presidente de la CMS/ULM.

#### M.5.2 Delegados FMN

La FMNR debe ser informada al momento de la inscripción de los pilotos del nombre del delegado que lo representara. Cada FMN y la FMNR se limitan a un Delegado por evento, incluso en los eventos múltiples.

El delegado necesariamente tendrá que tener licencia ULM y/o FIM para ser considerado como tal en un evento, caso contrario será considerado solo como representante de su Federación y solo podrá asistir a las reuniones de jurado como oyente.

#### M.5.3 Director de Carrera

Puede ser designado por la FMNR previa aprobación de la CMS/ULM y debe haber culminado con éxito un seminario organizado por la CMS/ULM para poder optar por la licencia de “Director de Carrera”. Los seminarios hechos en Noviembre y Diciembre, tendrán validez a partir del 1ro de Enero del año entrante.

#### M.5.4

Oficial de Medioambiente

Es obligatoria la presencia de un Oficial de Medioambiente designado por la CMA/ULM, portador de una Licencia FIM o ULM.

#### M.5.5

##### Comisario Técnico

El Comisario Técnico, debe verificar las motocicletas y el casco de protección de los pilotos de acuerdo con los reglamentos Técnicos ULM o FIM correspondientes y el Reglamento Particular del evento. Además deberá efectuar el control de ruido a las motocicletas correspondiente

#### M.5.6

##### Jefe de Cronometraje

La ULM designara a su equipo de cronometraje en el caso de que el equipo de cronometraje de la FNMR no esté homologado, incluido el factor humano, la ULM designara a su jefe de cronometraje quien trabajara al frente de este equipo, proceso este que pudiera servir a su vez como procedimiento de homologación.

#### M.5.7 Autoridad

Todo poseedor de una Licencia ULM o FIM y/o una credencial para el evento y todo aquel que esté involucrado en el mismo, está sujeto a la autoridad del Director de Carrera y del Jurado Internacional.

Las acciones de los mencionados juzgadas por los oficiales responsables que no concuerden con las reglas ULM; o en general acciones por mostrar una actitud antideportiva o en contra los mejores intereses del deporte o el evento en cuestión, están sujetos a acciones disciplinarias como está establecido por el Código Disciplinario y de Arbitraje ULM. Asimismo un piloto puede ser responsable por las acciones de los miembros de su equipo.

#### REUNION ENTRE ORGANIZADORES Y JURADO INTERNACIONAL

Debe realizarse una reunión entre los Organizadores y el Jurado Internacional el día viernes en la tarde a las 4:00 p.m. A esta reunión pueden asistir además los Oficiales involucrados en el evento (Director de Carrera, el Jefe de Cronometraje el Jefe de Control Técnico, el Jefe de Zonas, el Médico Oficial, etc.).

#### M.7

##### REGLAMENTO PARTICULAR

El Reglamento Particular debe ser conforme a las normas de la CMS/ULM.

##### M.7.1 Aceptación de inscripción

El número de inscripciones se limita a un máximo de 5 Pilotos por FMN por clase.

La FMNR puede inscribir hasta 10 pilotos.



Si el total de inscripciones no alcanza el máximo de Pilotos establecido para una grilla, la FMNR esta autorizada a aceptar inscripciones de Pilotos a criterio de la misma (nacionales o extranjeros), hasta alcanzar el número máximo de Pilotos establecido para una grilla mas dos de reserva.

Un piloto podrá competir en una o mas clases de campeonato a excepción en validas donde se disputen mas de una clase de un mismo campeonato donde se deberá optar por inscribirse solo en una.

\*Las inscripciones para el Campeonato Latinoamericano serán aceptadas para pilotos que:

- Hayan sido inscritos por su Federación por lo menos 14 días antes del evento.

- Posean número de licencia CMS/ULM de piloto, o licencia anual CMS/ULM

- Tengan 16 años como mínimo de edad al 1ro de Enero para la clase MX1 y MX3.

- Tengan 15 años como mínimo de edad el 1º Enero para la clase MX2.

- Tengan entre 13 y 15 años de edad el 1º Enero para la clase 85cc.

\*Al inscribir a un piloto, la FMN a la que pertenece un piloto garantiza que el mismo está asegurado de acuerdo a los requisitos estipulados por la ULM. Para todo evento Latinoamericano de MotoCross, si un piloto participante se presenta al evento sin un seguro contra accidentes, la Federación organizadora se reserva el derecho de contratarle uno por cuenta de la Federación a la que pertenece el piloto en mención.

#### M.7.2 Zona de salida

Se permitirá un máximo de 30 pilotos por carrera. Estos serán seleccionados de acuerdo a las posiciones de la práctica clasificatoria, se garantiza la participación de por lo menos 2 pilotos de la FMNR.

#### M.8

#### PRÁCTICAS Y REUNION CON LOS PILOTOS

Para todas las prácticas se prohíben las salidas grupales.

##### M.8.1 Día sábado - Prácticas Libres

Debe programarse dos sesiones de práctica libre de 30 minutos para las clases MX2, MX1, y MX3 y dos sesiones de práctica libre de 20 minutos para la clase 85cc.

##### M.8.2 Reunión con los pilotos

Una reunión de información obligatoria se sostendrá entre el Director de Carrera y los pilotos en la grilla de partida a la 1.00 p.m., después de la práctica libre del evento del sábado. Esta reunión de información debe involucrar a las personas siguientes: el Presidente del Jurado, los Miembros del Jurado, además de los oficiales involucrados y los

Organizadores del Evento. También puede asistir a esta reunión de información los Delegados FMN.

Durante esta reunión de información, todo lo concerniente al circuito y seguridad será expuesto (partida falsa, premiación, riego de pista, zona de espera, zona de mecánicos, prueba de ruido, motocicletas para el parque cerrado, lavado de motocicletas, etc.). Después de la reunión de información, habrá una demostración del procedimiento completo de partida.

#### M.8.3 Día sábado - Práctica clasificatoria

Todos los pilotos deberán participar en la práctica clasificatoria, la cual es obligatoria para participar en la competencia (por lo menos una vuelta, con un mejor tiempo no mayor al 115% del mejor tiempo de la practica), cuyo horario se determina en el Reglamento Particular la cual será de 30 minutos como mínimo y de 50 minutos como máximo de duración para las clases MX1, MX2 y MX3 y de 20 minutos mínimos y 30 máximos para las clases 85cc.

Todos los tiempos de los corredores de la práctica serán tomados en cuenta. En caso de empate en el tiempo, se tomará en consideración el segundo mejor tiempo.

Los resultados de la práctica clasificatoria deben de ser homologados por el Jurado Internacional.

#### M.8.4 Selección de Pilotos

La selección de pilotos se hará después de la práctica clasificatoria. Habrán hasta 30 pilotos clasificados de las prácticas clasificatorias más dos de reserva por clase.

#### M.8.5

Día de Competencia - Prácticas Libres de Partida.

Una sesión de Práctica Libre de Partida de 5 minutos por grupo de hasta 15 pilotos se deberá organizar.

#### M.8.6 Día domingo – Práctica Libre

Debe programarse una sesión de práctica libre (Warm Up) de 40 minutos para las clases MX2, MX1, y MX3, y una sesión de 20 minutos para la clase 85cc. Los pilotos no están obligados de participar en las prácticas libres.

#### M.9

### COMPORTAMIENTO EN LOS PITS

Se prohíbe la circulación de motocicletas encendidas, desechar en el suelo desperdicios, gasolina, aceite, etc., consumo de bebidas alcohólicas, fumar, prender fuego y cualquier conducta que las Autoridades consideren inadecuada.

#### M.10

## CARRERAS

### M.10.1

#### Selección de la máquina

Todo corredor está autorizado a presentar hasta dos motocicletas de la misma clase presentadas a control técnico a su nombre. Está permitido el intercambio de motocicletas entre pilotos, previa justificación y autorización por el Jefe de Inspección Técnica.

### M.10.2

#### Horarios de las carreras

- Para la clase 85cc.

Dos carreras separadas de 20 minutos + 2 vueltas cada una.

- Para la clase MX2, MX1 y MX3

Dos carreras separadas de 30 minutos + 2 vueltas cada una.

Los horarios de partida se determinarán en el Reglamento Particular. El intervalo mínimo entre las carreras de una misma clase debe ser de 90 minutos.

## M.10.3

## Procedimiento de Partida

El orden de partida de los pilotos en la grilla para ambas carreras es determinado por los resultados de la práctica clasificatoria.

-10 minutos antes de la Partida:

El ingreso de motocicletas a la zona de espera es prohibido. La pena por la violación de esta regulación es la descalificación de la carrera en cuestión.

-5 minutos antes de la Partida:

Después de una señal (silbato), todos excepto los pilotos y un mecánico por piloto deja la zona de espera. Los pilotos deben de prepararse para la partida.

-2 minutos antes de la Partida:

Se autorizada el prendido de las maquinas.

-1 minutos antes de la Partida:

Con la autorización del Director de Carrera y después de la señal (silbato), el juez de partida levantará una bandera verde y desde ese momento todos los pilotos dejan la zona de

espera e ingresarán en orden a la grilla de partida. El mecánico debe permanecer en la zona de espera hasta que la Partida haya sido dada.

Una vez que un piloto ha tomado su posición en la grilla de Partida, él no puede cambiarla, regresar a la zona de espera o recibir asistencia.

Cuando todos los pilotos están en la línea de Partida, el juez de Salida levantará una señal de "15 segundos" durante 15 segundos completos. Pasados los 15 segundos, él levantará una señal de "5 segundos" y la grilla descenderá entre 5 y 10 segundos después de que la señal de "5 segundos" es mostrada.

El Miembro del Jurado de la CMS ordenará el descenso de la grilla de Partida.

\*Para los Campeonatos Latinoamericanos de MotoCross una segunda fila no es permitida. Se efectuará una Partida en masa con los motores encendidos.

Si un piloto tiene problemas mecánicos en la grilla de Partida, él debe esperar por asistencia hasta que la grilla de Partida haya caído. Una vez que la grilla de Partida haya descendido, él puede recibir la ayuda de su mecánico sólo en esta posición. La sanción por la violación de esta regulación es la descalificación de la carrera en cuestión.

El área frente a la grilla de Partida deberá ser restringida y se preparará de una manera consistente proveyendo las condiciones tan igual como sea posible para todos los pilotos. Nadie excepto los oficiales y fotógrafos estarán permitidos en esta área y ningún arreglo del área será permitido.

En el área detrás de la grilla de Partida, nadie excepto los pilotos, oficiales y fotógrafos se permitirán. Se permite a los pilotos arreglar esta área siempre y cuando no utilicen herramientas ni tengan asistencia externa.

#### M.10.4

##### Falsa Partida

Una bandera roja “agitada” indicará una falsa partida. Los corredores tendrán que regresar a la zona de espera y la nueva partida será efectuada lo antes posible.

#### M.10.5

##### Reparaciones y reemplazos

Los pilotos tendrán la posibilidad de reparar su motocicleta o sustituir el silenciador en la zona de reparación, durante la carrera. Cualquier reabastecimiento de combustible debe hacerse con el mecánico.

#### M.11

##### DETENCION DE CARRERA



El Director de Carrera tiene el derecho por razones urgentes de seguridad, o por otras causas de fuerza mayor, a detener una carrera prematuramente. Si una carrera se detiene en cualquier momento antes de que más del 50% de los minutos hayan transcurrido, entonces se llevará a cabo una nueva partida completa. Los pilotos regresarán a los Pits y la nueva Partida se llevará a cabo 30 minutos después de la detención de la carrera.

El Director de Carrera puede excluir de participar en la nueva Partida a uno o más pilotos, si considera que ha cometido una falta en la carrera que fue detenida.

Si una carrera es detenida después de que más del 50% de los minutos hayan transcurrido, la carrera será considerada completa. El orden final será con los lugares de los pilotos en la vuelta antes de que la bandera roja fuera desplegada. Cualquier piloto(s) determinado por el Director de Carrera de haber sido responsable de la bandera roja tendrá como resultado de la carrera una ubicación por detrás de los demás pilotos.

Excepto en el caso de una partida falsa, una carrera puede reiniciarse sólo una vez. Si es necesario detener una carrera por segunda vez, y si el 50% de minutos no han transcurrido, será considerada nula y sin validez.

M.12

#### ASISTENCIA EXTERNA – RECORTE DEL RECORRIDO

Cualquier asistencia en la pista está prohibida, salvo que por razones de seguridad lo ordene el director de carrera o sea realizada por un comisario de auxilio. La pena por violar esta disposición es la exclusión de la carrera.

En la zona de mecánicos y señalización, las únicas personas permitidas son las autoridades, los señalizadores, delegados y los mecánicos quienes pueden hacer reparaciones o ajustes a las máquinas.

Durante las prácticas y carreras las consultas entre los miembros de un equipo y los pilotos esta restringida a la zona de mecánicos y señalización. Los pilotos que se detengan a lo largo del recorrido para consultar con otras personas pueden obstruir el progreso de otros pilotos y esta acción será considerada como asistencia externa.

Los pilotos que entren a la zona de reparación deben parar y esperar la señal del oficial antes de retornar nuevamente a la pista. La violación a esta regla se penará con la descalificación de la carrera e cuestión.

Un piloto que entra a los Pits con su motocicleta durante la carrera o practica no se le permitirá reanudar esa carrera o practica.

No se permite la radio - comunicación con los pilotos.

El uso de dispositivos adicionales por parte de los pilotos en la grilla de partida, esta prohibido.

Esta prohibido recortar el recorrido. La pena por recortar el recorrido será la descalificación de la respectiva sesión de práctica o carrera. Si es necesario, el Jurado podrá decir sanciones adicionales.

## SEÑALES OFICIALES

### Pizarras

-Serán dadas las señales Oficiales por medio de una pizarra blanca de 750mm de alto por 600mm de ancho, con un número 15 en color negro a un lado y el número 5 en el otro lado y otra con un número 2 en color negro a un lado y el número 1 en el otro lado. Los números medirán 500mm de alto.

### Señal

### Significado

-Pizarra, 15.....15 segundos para salir antes de que el procedimiento de Partida entre en su fase final.

-Pizarra, 5.....La grilla de Partida descenderá dentro de los 5 a 10 segundos siguientes.

-Pizarra, 2.....2 vueltas para finalizar la carrera.

-Pizarra, 1.....1 vuelta para finalizar la carrera.

### Banderas

Se harán las señales oficiales por medio de banderas que midan 750mm alto por 600mm de ancho como sigue:

Señal

Significado

-Bandera verde.....Ingreso de pilotos a la grilla de partida.

-Bandera roja, “agitada”.....Parada obligatoria para todos los pilotos.

-Bandera negra y una pizarra con número del piloto en ella.....El piloto indicado debe detenerse.

-Bandera amarilla, “inmóvil”.....Peligro, maneje con precaución.

-Bandera amarilla, “agitada”.....Peligro inmediato, prepárese para parar, prohibido adelantarse entre pilotos.

-Bandera azul, “agitada”.....Precaución, el piloto está próximo a ser adelantado. (La bandera azul debe ser usada por comisarios suplementarios, especializados sólo en este tipo de bandera).

-Bandera a cuadros negros y blancos.....Final de la práctica/carrera.

\*La edad mínima para los Comisarios de Bandera es de 16 años. Ellos deben ser señalados por el Organizador/FMNR y deben de haber participado en una charla de información con el Director de Carrera. Después de un evento, los Comisarios de Bandera deben permanecer disponibles hasta que tiempo de reclamo haya expirado.

Los Comisarios deben estar identificados por camisas o uniformes de un color neutral, en ningún caso de un color que pueda confundirse con las banderas.

Debe haber un mínimo de dos Comisarios por puesto: Un Comisario de Bandera (usando una bandera) y un Comisario de Auxilio para dar asistencia a un piloto por motivos de seguridad. Cada puesto de Comisario de Bandera debe estar enumerado en un plano de circuito, el Organizador debe establecer una lista enumerando los nombres de los Comisarios que ocupan cada puesto.

Esta lista será dada al Jurado internacional antes de la primera Reunión del Jurado.

M.14

#### CRUCE DE LA LINEA DE CONTROL

El tiempo en el cuál una motocicleta cruza la línea de control, debe ser registrado en el momento que la parte más avanzada de la misma cruce la línea.

M.15

#### CONTROL TÉCNICO Y VERIFICACION

El control técnico debe ser realizado de acuerdo con el procedimiento establecido por la CMS/ULM y los horarios fijados en el Reglamento Particular del evento.

#### M.15.1

Control del ruido después de cada carrera.

Inmediatamente después de cada una de las dos carreras, a tres motocicletas escogidas al azar, se le efectuara control de ruido. A un piloto cuya motocicleta haya pasado el límite (dB/A 98 + 2 después de carrera), será penalizado agregándole 2 minutos al tiempo realizado en dicha carrera.

Sin embargo el piloto tendrá la posibilidad de reparar su motocicleta y hacerla chequear antes de la próxima partida. Si llueve no se realiza el test.

#### M.15.2

Verificación final

Inmediatamente después de la última carrera, las 3 primeras motocicletas de cada carrera, serán colocadas en el parque cerrado. Las máquinas deben permanecer en el parque cerrado durante los 30 minutos después de la llegada del ganador, en caso de protesta o por requerimiento de chequeos más amplios.

M.16

## RESULTADOS

El ganador de una carrera es el piloto que cruza la línea de llegada primero. Los pilotos que aún se encuentren corriendo, entonces serán detenidos una vez cruzada la línea de llegada.

El cronometraje se detendrá a los 5 minutos posteriores a la llegada del ganador.

El ganador del evento es el piloto que haya obtenido la mayor cantidad de puntos independientemente del número de mangas o puesto en que haya finalizado.

Si existe un empate en un evento, los puntos anotados en la segunda manga, determinarán el orden del lugar en el conteo final.

Todos los resultados deben ser homologados por el Jurado Internacional.

Es obligación del Presidente del Jurado enviar inmediatamente por Fax o E-mail después del final del evento (no más de 2 horas) los resultados de las dos carreras y el general del evento a la Secretaría General ULM y al Presidente CMS/ULM.

## M.17 PUNTUACION PARA LOS CAMPEONATOS

Los puntos serán adjudicados a los pilotos en cada carrera, como siguen:

POSICIONES	PUNTOS		POSICIONES	PUNTOS
1ero	25		11vo	10
2do	22		12vo	9
3ro	20		13vo	8
4to	18		14vo	7
5to	16		15vo	6
6to	15		16vo	5
7mo	14		17vo	4
8vo	13		18vo	3
9no	12		19vo	2
10mo	11		20vo	1

## M.18

### PROTESTAS

-La protesta contra la elegibilidad de un piloto o motocicleta inscrita, tiene que ser hecha antes del inicio de las prácticas oficiales.

-La protesta contra la motocicleta tiene que ser hecha durante los 30 minutos después de la llegada del ganador de la carrera.

-La protesta contra los resultados tiene que ser hecha dentro de los 30 minutos posteriores a la publicación de los mismos.

## M.19



## CEREMONIA DE PREMIACION

Los primeros tres pilotos de cada carrera deben tomar parte en la Ceremonia de Premiación, la cual podrá tener lugar inmediatamente después de cada carrera o al finalizar la segunda carrera donde se premiará además lo correspondiente a los resultados generales del evento.

## CONFERENCIA DE PRENSA

El ganador de cada carrera, el ganador absoluto y otros pilotos invitados, a discreción de los organizadores, asistirán a una corta rueda de prensa que podrá tener lugar inmediatamente después de la ceremonia de premiación.

## M.21

## PREMIOS E INDEMMIZACIONES POR VIAJE

### M21.1

Trofeos y Medallas

Los pilotos con los puestos 1ero, 2do y 3ero en cada manga recibirán medallas, en los resultados finales del evento recibirán un trofeo.

#### M.21.2

#### Metálico

Todos los montos de los premios en metálico serán en Dólares Americanos, de las cuales no se permiten deducciones.

#### M.21.3

Escala de Premios mínimos por evento latinoamericano en Dólares Americanos

POSICION	MX2	MX1/MX3
<b>1</b>	<b>800</b>	<b>875</b>
<b>2</b>	<b>500</b>	<b>550</b>
<b>3</b>	<b>350</b>	<b>440</b>
<b>4</b>	<b>300</b>	<b>400</b>
<b>5</b>	<b>250</b>	<b>350</b>
<hr/>		
<b>Total US\$ :</b>	<b>2.200</b>	<b>2.615</b>

\*Para las validas de Campeonato Centroamericano o Sudamericano el mínimo será del 50%

\*La clase 85cc no tendrá premios en metálicos, todos los pilotos que han participado, recibirán una medalla o Diploma por participación.

#### M.21.4

##### Clasificación final para el campeonato

Para cada clase, todos los resultados serán considerados para la clasificación final, basada en la cantidad de puntos ganados en el campeonato independientemente de las mangas que se haya participado. Los puntos serán atribuidos para cada carrera en conformidad con la escala de puntos del presente reglamento.

Si existe un empate en el resultado final de campeonato, se decidirá tomando en cuenta la mayor cantidad de mejores lugares (por mangas y de seguir empatando, por validas). Si tras esto aun existiera empate se decidirá tomando en cuenta la mejor posición en la ultima, en la ultima menos una, en la ultima menos dos, etc.

#### M.21.5

##### Condiciones para los organizadores y participantes

Las mismas serán comunicadas a todas las Federaciones Afiliadas por la Dirección General de la

ULM antes del 15 de Diciembre del año precedente al Campeonato. Estas condiciones especificarán los arreglos decididos por la ULM con respecto a:

Aceptación de pilotos, Condiciones de viaje, Facilidades aduaneras, Premios, Transporte interno,

Hospedaje y Alimentación, etc.

## **ANEXO 2**

Unión Latinoamericana de Motociclismo

Código Disciplinario y de Arbitraje

Los deberes, derechos y responsabilidades de los órganos, federaciones afiliadas, organizaciones asociadas, dirigentes y delegados de la ULM están establecidos en el Estatuto y Reglamento Interno ULM, así como las obligaciones que incumben a los participantes, oficiales y organizadores de eventos deportivos y turísticos quedan establecidos en el Código Deportivo ULM y en los Reglamentos Deportivos, Códigos y otras reglamentaciones, existentes o por existir de la ULM.

La violación comprobada o el no cumplimiento de las obligaciones antes mencionadas, la violación de las reglas normales y usuales de convivencia y respeto a las personas e instituciones, están sujetas a las previsiones y contenido del presente Código, tanto para personas naturales como para personas jurídicas.

Para todo caso que se presente cuya previsión no este contemplada en el Estatuto, Reglamento Interno, Código Deportivo, Reglamentos Deportivos y Códigos ULM, se aplicaran los correspondientes reglamentos FIM, siempre y cuando estos contemplen el

caso en cuestión, pero en caso de que esto no suceda, el hecho no puede quedar impune, recurriéndose de existir a la Jurisprudencia sobre el tema, o sentando Jurisprudencia al respecto.

#### CDA. 1.- Generalidades

Este código regulara el régimen disciplinario deportivo aplicable a los concursantes, pilotos, acompañantes, directores y auxiliares de equipos , constructores , preparadores, técnicos, mecánicos , personal o instituciones organizadoras de eventos o competencias y sus miembros directivos, promotores comerciales publicitarios, autoridades y oficiales deportivos, clubes y teams o equipos, asociaciones de pilotos, miembros de juntas directivas , propietarios, arrendatarios o administradores de autodromos, pistas o circuitos y en general cualquier otra persona , natural o jurídica, vinculada en cualquier forma al motociclismo , por las faltas o infracciones cometidas en ocasión o como consecuencia de los eventos o competencias y por conducta contraria a la disciplina y normas de carácter deportivo.

Lo establecido en este capítulo también será aplicable a cualquier persona natural o jurídica con algún tipo de afiliación , membresía o relación con la ULM o sus federaciones nacionales afiliadas , que haya participado o estado vinculado en cualquier carácter , a un evento o competencia no autorizado ó prohibido por la ULM dentro de sus límites de jurisdicción.

#### CDA. 2.- Faltas o Infracciones

Son faltas ó infracciones:

-El incumplimiento de los deberes que señalan el Estatuto de la ULM, los Códigos Deportivos de la FIM y de la ULM, y los reglamentos deportivos de la ULM

-Cualquier acto que lesione la disciplina y solidaridad deportiva

-El comportamiento que atente contra el decoro o normal desenvolvimiento de la ULM

-Toda corrupción o tentativa de corrupción, directa o indirecta, sobre cualquier persona que desempeñe una función oficial en un evento deportivo o que ocupe un cargo cualquiera relacionado con ese evento

-Toda maniobra que intencionalmente tuviese por objeto inscribir o hacer partir una motocicleta no autorizada y/o excluida de un evento y/o prueba.

-Todo procedimiento fraudulento, maniobra desleal o actitud susceptible de perjudicar el correcto desarrollo de los eventos deportivos, influir en el resultado de una competencia, que ponga de manifiesto una conducta antideportiva que lesione o ponga en entredicho los intereses del motociclismo.

-Toda actitud de las personas mencionadas en el, Artículo I precedente, que afecten la disciplina y / o el orden dentro de la organización del motociclismo controlado por la ULM.

-Todo reclamo que sea realizado en público y/o que no se ajuste a las disposiciones del presente Código sea este realizado directamente por un competidor o persona que acompañe al mismo, o que el reclamo inadmisibles sea hecho por organizadores o asociaciones que les agrupen. Los reclamos colectivos son inadmisibles, y su interposición es sancionable de acuerdo a la gravedad de la falta cometida.

Toda falta calificada como constatación de hecho promovida por un oficial durante un evento, será sancionada de inmediato de acuerdo a los reglamentos de cada disciplina y acatada por el infractor, para este tipo de sanciones no se aceptan protestas ni apelaciones

### CDA 3.- Sanciones:

No podrá imponerse sanción alguna que no se halle reglamentariamente establecida con anterioridad a la comisión de la falta correspondiente

Las sanciones son:

-Amonestaciones

-Multas

-Penalizaciones de tiempo y/o de puntos

-Descalificación

-Retiro de puntos de Campeonato (Copa)

-Suspensión

-Exclusión

### CDA. 3.1.- Definición y aplicación de las sanciones

-Amonestaciones: pueden ser pronunciadas de forma privada o publica

-Multas: pagos en efectivo.

-Penalizaciones de tiempo y/o de puntos: la imposición de tiempos o puntos que afecten o modifiquen el resultado real de un piloto o la anulación o eliminación de sus tiempos.

-Descalificación: Implica, automática e independientemente de cualquier otra sanción, la invalidación de los resultados en un evento, practica (cronometrada o no), carrera ó clasificación general (ranking).

-Retiro de puntos de Campeonato: Implica la pérdida de los puntos para el Campeonato Latinoamericano (Copa)

-Suspensión: Implica la perdida de todos los derechos inherentes a un miembro o poseedor de una licencia ULM de cualquier tipo o la prohibición de tomar parte en cualquier actividad bajo la jurisdicción de la ULM, por un periodo de tiempo determinado hasta un máximo de 2 años.



-Exclusión: Implica la pérdida completa y definitiva de todos los derechos a participar en cualquier actividad bajo el control de la ULM

#### CDA 3.2.- Sanciones específicas

Algunas sanciones específicas están prescritas en los códigos, apéndices, reglamentos especiales de las diferentes modalidades y/o reglamentos particulares de algún evento específico.

#### CDA 3.3.- Pluralidad de sanciones

Un infractor puede tener varias sanciones pronunciadas en su contra de acuerdo con las circunstancias. Algunas sanciones pueden traer consigo la suspensión de la licencia emitida por la ULM hasta que la sanción impuesta haya sido cumplida. Las sanciones tratadas en el presente capítulo podrán ser acumuladas conforme a la naturaleza y gravedad de las infracciones sancionadas, siempre y cuando no resulten incompatibles entre si.

#### CDA. 4.- Los órganos disciplinarios y de arbitraje

Los órganos disciplinarios y de arbitraje son:

-El jurado Internacional ULM o el árbitro del evento

-La federación motociclista nacional organizadora (FMNR) para eventos internacionales que no sean de Campeonato ó Copas ULM

-La corte disciplinaria y de arbitraje de la ULM

#### CDA. 4.1.- El Jurado Internacional ULM ó el Árbitro

##### CDA .4.1.1.- El Jurado Internacional ULM

El Jurado Internacional de un evento de Campeonato Latinoamericano ó Copa ULM estará compuesto por un presidente y un miembro (ambos designados por la correspondiente comisión deportiva de la ULM), y otro miembro en representación de la FMNR y designado por esta. Solo tienen derecho a voto el Presidente y los miembros antes mencionados.

##### CDA .4.1.2.- El Arbitro ULM

El Árbitro es la persona designada en ciertas disciplinas y tipos de eventos de Campeonatos Latinoamericanos y Copas ULM donde no se utilice Jurado Internacional ULM, para ejercer el control supremo del evento. El mismo será designado por la Comisión Deportiva correspondiente.

##### CDA 4.1.3.- Competencia del Jurado Internacional ULM ó el Árbitro.

El Jurado Internacional ULM ó el Árbitro tienen la autoridad para sancionar automáticamente:

a) Toda acción voluntaria o involuntaria llevada a cabo a lo largo de un evento por una persona o grupo de personas poseedoras de una licencia ULM, contra los reglamentos

vigentes o contra las ordenes dadas por un oficial del evento. Cada piloto participante será responsable por las acciones de las personas que lo acompañen.

b) Toda acción de corrupción ó fraude o todo acto perjudicial a los intereses del evento ó del deporte, cometida por una persona o grupo de personas, sean estas poseedoras o no de una licencia ULM.

El Jurado Internacional ULM o el Árbitro también son competentes para resolver sobre una protesta presentada correctamente durante un evento.

CDA 4.1.4.- Sanciones que puedan ser pronunciadas por el Jurado Internacional

ULM o el Árbitro.

El Jurado Internacional ULM o el Árbitro pueden pronunciar las sanciones siguientes sin detrimento de lo establecido en los Artículos CDA 3.2 y CDA 3.3:

-Amonestación

-Penalización de tiempo y/o de puntos

-Procedimiento de stop and go.

-Bandera negra

-Multa hasta un máximo de \$ 500.00 USD (la persona multada no podrá participar en ningún otro evento regido por la ULM hasta tanto no haya pagado la multa)

-Descalificación

-Suspensión por hasta 30 días contados a partir de la fecha de imposición de la suspensión. Si no hubiera eventos durante el periodo de suspensión, esta se extenderá hasta incluido el siguiente evento en el calendario de la especialidad en cuestión.

Además, el Jurado Internacional ULM ó el Árbitro pueden referir el caso a la Corte Disciplinaria y de Arbitraje de la ULM para la aplicación de sanciones mayores que las que los mismos están autorizados a aplicar

#### CDA. 4.2.- El Colegio Jurídico

##### CDA. 4.2.1.- Constitución y calificación

Véase el Estatuto ULM, Artículo ES 4.6.3, inciso C

##### CDA. 4.2.2.- Competencia

Las FMNs o los diferentes órganos de la ULM pueden consultar al Colegio Jurídico sobre su opinión en torno a cualquier asunto legal relacionado con los Reglamentos ULM. El costo de estas consultas será fijado por la Dirección General ULM y le será cargado a quien realice la consulta. En casos excepcionales, el Director General ULM podrá decidir que este costo sea asumido por la ULM si este existiera.

#### CDA 4.3.- La Corte Disciplinaria y de Arbitraje. (CDA)

Además de lo expresado en el Artículo ES 4.8 del Estatuto ULM, la Corte Disciplinaria y de Arbitraje tendrá competencia para actuar en los casos siguientes:

-Recibirá y procesara apelaciones contra decisiones tomadas por un Jurado Internacional o Arbitro ULM, pudiendo imponer sanciones sin ninguna restricción en cuanto a cantidad o tiempo, con base en la decisión previa tomada por el Jurado Internacional o Árbitro ULM. En materia deportiva será el órgano final de apelación y sus decisiones serán definitivas é inapelables.

-Ante todo caso en el ámbito no Deportivo que altere la disciplina interna de la ULM, que atente contra sus principios y objetivos fundamentales o que vaya en contra de los principios de educación, convivencia armónica y respeto entre las personas tanto jurídicas (FMNs) como naturales (personas). Los casos en cuestión le tendrán que ser referidos solamente por el Consejo de Dirección o la Asamblea General de la ULM. El Consejo Ejecutivo de la ULM será el órgano competente para conocer y decidir sobre cualquier apelación ante una decisión del CDA en el ámbito no deportivo y sus decisiones serán inapelables.

##### CDA. 4.3.1.- Composición y constitución

Ver Artículo ES 4.8 del Estatuto ULM

#### CDA. 5.- Protestas y Apelaciones

## CDA. 5.1.- Protestas

### CDA. 5.1.1.- Derecho de presentar una Protesta

Cualquier persona o grupo de personas (piloto, pasajero, patrocinante, fabricante, oficial, etc.) poseedor de una licencia ULM, afectado por una decisión tomada en un evento bajo la autoridad de la ULM, tiene el derecho de presentar una protesta contra tal decisión, excepto en los casos de constatación de hecho sancionadas por sanciones stop and go o bandera negra.

### CDA.5.1.2.- Procedimiento y tiempo limite para las Protestas

Toda protesta tiene que ser presentada y firmada solo por la persona implicada o afectada. Cada protesta debe referirse a un solo hecho y debe ser presentada como máximo dentro de los 30 minutos posteriores a la publicación de los resultados, a menos que se especifique lo contrario en el Estatuto y los Reglamentos Deportivos ULM. En un evento, las protestas deben ser presentadas de acuerdo con lo establecido en el Reglamento Particular y entregadas a un oficial responsable (Director de Carrera, Secretario del evento o Presidente del Jurado) junto con la fianza o cantidad monetaria establecida en el Artículo CDA 5.1.4 del presente Código.

Cualquier protesta contra la aceptación de un piloto, pasajero o motocicleta inscrita debe ser hecha antes del inicio de la práctica libre o primer día de competición para el caso de las modalidades que no tienen práctica libre.

No se puede aceptar ninguna protesta hecha contra una constatación de hecho pronunciada por el Director de Carrera, el Árbitro, el Oficial de Partida o Llegada

(Meta) o cualquier otro oficial ejecutivo.

#### CDA. 5.1.3.- Audiencia de una Protesta

Después de una audiencia, el Jurado o el Árbitro deben tomar una decisión con respecto a cualquier protesta presentada durante el evento. La protesta debe ser juzgada de acuerdo a las disposiciones del Código Deportivo ULM o FIM, los Reglamentos Deportivos ULM y el Reglamento Particular del evento.

#### CDA. 5.1.4.- Fianzas o depósitos para las Protestas

Toda protesta ante un Jurado Internacional o Árbitro requiere de una fianza o deposito pagadero junto con la presentación de la protesta por los montos a continuación relacionados:

-Campeonato Latinoamericano de Velocidad \_\_\_\_\_ \$ 200.00 USD

-Copas ULM de Velocidad \_\_\_\_\_ \$100.00 USD

-Campeonatos Latinoamericanos de Motocross/Supercross\_\_\_\_\_ \$150.00USD

-Copas ULM de Motocross / Supercross \_\_\_\_\_ \$ 50.00USD

- Copas ULM de Minicross \_\_\_\_\_ \$ 50.00 USD
- Campeonatos Latinoamericanos de Trial y Enduro \_\_\_\_\_ \$ 40.00 USD
- Copas ULM de Trial y Enduro \_\_\_\_\_ \$ 20.00 USD
- Campeonatos Latinoamericanos de Rallies \_\_\_\_\_: \$ 100.00 USD
- Copas ULM de Rallies \_\_\_\_\_ \$ 50.00 USD
- Campeonato Latinoamericano de Supermoto \_\_\_\_\_ \$ 100.00 USD
- Copas ULM de Supermoto \_\_\_\_\_ \$ 50.00 USD
- Eventos Internacionales reconocidos por la ULM \_\_\_\_\_ \$ 50.00 USD
- Deposito complementario por desarme y arme de motor \_\_\_\_\_ \$ 150.00 USD
- Deposito complementario por medición de la capacidad \_\_\_\_\_ \$ 200.00 USD

La fianza será depositada al Jurado Internacional o Arbitro por quien protesta y le será devuelta en caso de que la protesta sea declarada valida o procedente, en caso contrario, el Jurado o Arbitro conservara la misma, la que será remitida definitivamente a la ULM junto con la documentación correspondiente a la protesta.



Los depósitos complementarios por desarme y arme de motor y medición de la capacidad de un cilindro (s) de un motor, también le serán depositados al Jurado Internacional o Arbitro y le serán entregados al mecánico que realice el trabajo una vez concluido el mismo.

#### CDA. 5.1.5.- Efecto de la decisión del Jurado o Arbitro ULM

Las decisiones del Jurado o Arbitro ULM son de aplicación inmediata.

#### CDA. 5.2.- Apelaciones

##### CDA. 5.2.1.- Derecho de apelar

Las disposiciones concernientes a las apelaciones contra las decisiones disciplinarias que la ULM haya adoptado sobre las sanciones mencionadas en el Art. CDA 3.- son las siguientes:

- Contra una decisión del Jurado o Arbitro ULM en eventos bajo el control de la ULM, a la Corte Disciplinaria y de Arbitraje de la ULM.

- Las decisiones de la Corte Disciplinaria y de Arbitraje (CDA) de la ULM serán finales a menos que una de las partes involucradas en el caso pueda traer a la luz nuevos documentos o pruebas que pudieran no haber sido tomadas en consideración al momento de la audiencia original y que pudieran tener una incidencia sobre el veredicto. En tal caso, la CDA debe decidir si es necesaria una nueva audiencia de revisión del caso y de ser así,

debe remitir todos los documentos al Director General ULM a fin de fijar una nueva audiencia.

#### CDA. 5.2.2.- Tiempo limite para la introducción de una apelación

El tiempo límite para la introducción de una apelación contra una decisión del Jurado o Arbitro ULM es de 5 días, que serán contados a partir de la fecha en que el apelante recibió la decisión por escrito.

#### CDA. 5.2.3.- Introducción de una apelación

Para que sea aceptada, una declaración de apelación debe ser enviada a la Dirección General de la ULM por correo especial y recibido por la misma dentro del plazo establecido en el Artículo CDA 5.2.2.-

El monto exacto de la fianza por la apelación debe ser pagado a la Dirección General de la ULM dentro del plazo establecido en el Artículo CDA 5.2.2.-.

En los 10 días posteriores a la recepción por la Dirección General de la ULM de la declaración de apelación, el apelante debe enviar a la misma un informe o expediente contentivo de la descripción de los hechos.

Si el informe o expediente antes mencionado no ha sido recibido, y/o la fianza de la apelación no ha sido pagada dentro de los plazos especificados en el presente Artículo, el Director General ULM tiene el derecho de declarar la apelación inadmisibile sin una audiencia.

#### CDA. 5.2.4.- Fianza o depósito por una apelación

La fianza o depósito por una apelación será de \$ 400.00 USD para todos los casos y será reembolsable, solo si el apelante gana el caso o apelación.

#### CDA. 5.2.5.- Fianza o depósito a pagar por un aplazamiento

Si por solicitud de una de las partes involucradas se ordena un aplazamiento para presentar otros testigos, la parte solicitante debe proveer, dentro de un tiempo límite fijado por el órgano disciplinario, de un depósito de garantía adicional cuyo monto también será fijado por el órgano disciplinario. La audiencia no continuara hasta que este depósito haya sido pagado. En caso de que el pago de la garantía no se realice en el tiempo limite, el órgano disciplinario tomara una decisión sobre la apelación basada en la evidencia original presentada

#### CDA. 5.2.6.- Límites de tiempo para las audiencias de apelaciones

La Corte Disciplinaria y de Arbitraje debe examinar una apelación en no más de dos meses contados a partir de la fecha de recepción de la solicitud de apelación, y en cualquier caso tiene que pronunciar una decisión.

#### CDA. 5.2.7.- Suspensión del efecto de una apelación.

A solicitud del apelante o por su propia decisión, la Corte Disciplinaria y de Arbitraje puede decidir suspender la decisión provisional tomada por el Jurado o Árbitro ULM.

#### CDA. 6.- Procedimiento para todos los órganos disciplinarios

##### CDA. 6.1.- Derecho a una audiencia

Toda persona natural o jurídica que haya sido objeto de una sanción de acuerdo al Estatuto, Códigos y Reglamentos de la ULM tiene el derecho inalienable a la defensa, ya sea personalmente o por delegación de poderes.

Toda parte convocada ante un órgano disciplinario tiene el derecho a ser representado por un defensor de su propia escogencia y bajo su propio costo. Esta intención se le debe informar oportunamente a la ULM para que pueda ser notificada a todas las partes involucradas en el caso. De no ser así el órgano disciplinario puede objetar esa representación.

Si una de las partes debidamente convocada no se presenta, la causa puede ser sentenciada en ausencia.

En lo que respecta a la audiencia ante los órganos disciplinarios, los miembros de estos pueden proponer que la audiencia se desarrolle a través de una conferencia telefónica. Este método de conducir una audiencia solo puede realizarse con el consentimiento de todas las partes involucradas y no es posible en un caso donde se presenten testigos distintos a las partes involucradas.

En el caso de que todas las partes expresen su consentimiento con el hecho de que la Corte Disciplinaria y de Arbitraje (CDA) tome una decisión sin realizar una audiencia, la CDA puede sustituir la audiencia procediendo a someter un caso por escrito basado en las declaraciones o testimonios presentados por escrito por cada parte sobre los cuales emitirá su sentencia.

#### CDA. 6.2.- La audiencia

La audiencia debe ser pública a menos que el órgano disciplinario decida todo lo contrario.

La audiencia se realizara en idioma español y si alguna de las partes deseara utilizar otro idioma, debe proveer los interpretes necesarios y asumir sus costos

Cada parte debe estar presente o debidamente representada y de no ser así, la apelación no será admitida y los costos de la misma deberán ser pagados por la parte ausente.

Una vez que el Presidente abra el debate, invitara a todas las partes involucradas a exponer sus respectivos casos sin la presencia de los testigos. Después de las exposiciones de las partes involucradas, el órgano disciplinario escuchara a los testigos y expertos para así completar la evidencia. Las partes involucradas en el caso deben tener el derecho de interrogar a todos los testigos y expertos en lo relativo a sus declaraciones.

Cualquier miembro del órgano disciplinario puede, en cualquier momento durante la audiencia y con la aprobación del Presidente, interrogar a cualquiera de las partes involucradas incluyendo a los testigos y expertos.

#### CDA. 6.3.- Testigos y expertos

Cada parte es responsable de la convocatoria y presencia de sus propios testigos, así como por sus gastos a menos que la Corte decida otra cosa.

El órgano disciplinario no tiene autoridad para obligar a los testigos a jurar, por lo que el testimonio deberá ser dado libremente. Los testigos solo pueden testificar sobre los hechos que conocen y no se les debe permitir expresar una opinión a menos que el órgano disciplinario se dirija a ellos como expertos en una materia en particular y les pida hacerlo.

Después de haber hecho su exposición, los testigos pueden no abandonar la sala y no se les permitirá hablar con cualquier otro testigo que aun no haya prestado declaración.

La CDA puede solicitar la opinión de expertos o testigos si lo considerara útil. Esta opinión puede ser dada oralmente o por escrito.

La CDA puede convocar a expertos.

#### CDA. 6.4.- El Juicio

Las decisiones de todos los órganos disciplinarios se tomaran a puerta cerrada por mayoría simple de votos.

Todos los miembros tendrán el mismo derecho a voto el cual será ejercido cuando se requiera de una decisión. No se permite la abstención.

Cada miembro del órgano disciplinario esta en la obligación de mantener en secreto las deliberaciones.

#### CDA. 6.5.- Notificación de la sentencia

Todas las sentencias de cada órgano disciplinario tienen que ser notificadas, por escrito, por correo certificado con acuse de recibo a todas las partes involucradas, y verbalmente en el lugar a todas las partes presentes. Las decisiones de la CDA también tienen que ser comunicadas a las FMNs de las partes involucradas.

#### CDA. 6.6.- Publicación de la sentencia

El órgano disciplinario actuante ante una protesta o apelación tiene el derecho de publicar o hacer publicar las sentencias y de citar los nombres de todas las partes concernientes. Las personas naturales y/o jurídicas citadas en esta sentencia no pueden tomar acción alguna contra la ULM o contra persona alguna que haya publicado la sentencia. De hecho, las decisiones finales pueden ser publicadas en boletín de la ULM a menos que el propio órgano disciplinario decida lo contrario.

#### CDA. 7.- Costos del Procedimiento

Los costos de una decisión disciplinaria serán fijados por la Dirección General ULM y le serán atribuidos a la parte perdedora, a menos que la CDA decida otra cosa.

##### CDA. 7.1.- Pago de penalidades y costos

Si la penalidad es definitiva, y si la multa y/o costos no hubieran sido pagados dentro de los 30 días posteriores a la notificación de la sentencia de acuerdo con el Artículo CDA 6.5.- a la persona o institución afectada por la decisión se le suspenderá automáticamente de toda participación en actividades de la ULM hasta que la Dirección General ULM haya recibido el pago total.

#### CDA. 8.- Reciprocidad de sanciones

Como consecuencia del acuerdo de reciprocidad concluido el 30 de Abril de 1949 entre las 4 organizaciones que controlan internacionalmente los deportes a motor , que son además de la FIM ( de la cual la ULM es parte reconocida como Unión Continental), la Federación Internacional de Automovilismo (FIA), la Federación de Aeronáutica Internacional (FAI)y la Unión Internacional de Motonáutica (UIM) , las sanciones de suspensión y exclusión también pueden ser aplicadas a uno u otro de los deportes representados por las organizaciones antes mencionadas previa solicitud de la ULM a la FIM.

#### CDA. 9.- Derecho de Clemencia

El Consejo de Dirección de la ULM, previa consulta con el Presidente de la CDA o la propuesta de este, puede atenuar o eliminar completamente una sanción impuesta después de agotado todos los procedimientos de apelación.

#### CDA. 10.- Cláusula de Arbitraje

Las decisiones finales tomadas por los órganos jurisdiccionales o la Asamblea General de la ULM no estarán sujetas a apelación ante tribunales ordinarios.



Fecha de aprobación: 26/10/06

### **ANEXO 3**

#### **REGLAMENTO GENERAL MOTOCROSS 2009 (FEM)**

##### **ART. 1ro. LA COMISIÓN DEPORTIVA DE MOTOCROSS**

Es responsabilidad de la Comisión Deportiva legislar y controlar desde el punto de vista técnico y deportivo la modalidad de MotoCross, estableciendo en base a los Reglamentos Generales de la FIM, ULM, FEM y Reglamentos Particulares; además de avalizar bajo procedimientos técnicos y de seguridad las diferentes pistas en las cuales se lleve a efecto competencias de MotoCross.

Cada año la FEM organizará el CAMPEONATO NACIONAL INDIVIDUAL DE MOTOCROSS para pilotos. Este torneo será organizado de acuerdo a las reglas del Código Deportivo de la FEM y constará de un máximo de seis (6) eventos ó fechas para las clases de:

- 50cc B (4 a 6 años)
  
- 50cc A (6 a 8 años)

- 65cc (8 a 10 años)
- 85cc MiniCross (10 a 12 años)
- 85cc MotoCross (13 a 15 años)
- MX2 (125cc 2T, 250cc 4T) (15 años)
- MX1 A (250cc 2T, 450cc 4T) (Más 16 años)
- MX1 B (250cc 2T, 450cc 4T) Más 33 años

Master +40 años

Master +45 años

Mecánica Nacional

El Campeonato Nacional Individual de MotoCross se realizará entre el 15 de febrero y el 30 de noviembre de cada año.

### 1.1. EVENTOS

Un evento de carreras puede comprender diversas competiciones que se desarrollen en un día o durante varios días sucesivos.

## 1.2. DEFINICION

MotoCross es una carrera en un circuito con obstáculos naturales y/o artificiales.

## ART. 2do. CORREDORES

### 2.1. LICENCIAS

La participación en estos eventos nacionales está limitada a los deportistas que poseen la licencia valida de Motociclismo FEM.

#### 2.2.2 NÚMERO DE PARTIDA

Es obligatorio llevar el número de partida por lo menos en los tres platos de la moto; éste número debe ajustarse al Art. 01.76 de las Reglas Técnicas de MotoCross y tendrá un máximo de tres (3) dígitos.

Los corredores deberán tener impreso el número de partida en sus suéteres o en su propio dorsal.

El número de partida será según el puesto de la ubicación del campeonato anterior, en el caso de no tener ubicación en el campeonato anterior podrá elegir el número que desee, después del último número asignado, según el campeonato anterior.

## ART. 3ro. MOTOCICLETAS, CLASES Y CATEGORIAS

50cc B 4 a 6 años

Motocicletas con cilindrada máxima de 50cc, neumáticos delanteros de 12" y las traseras de 10", caja de velocidades sin cambios, tracción con cadena, preparación libre.

- Platos blancos con números negros.

-Tengan mínimo cuatro y un máximo de seis años al primero de enero del año del campeonato.

50cc A 6 a 8 años

Motocicletas con cilindrada máxima de 50cc, con neumáticos delantero 12" y trasero de 10", caja de velocidades sin cambios, tracción con cadena, preparación libre.

- Platos negros con números blancos.

- Tengan mínimo seis y un máximo de ocho años al primero de enero del año del campeonato.

65cc 8 a 10 años

Motocicletas con cilindrada sobre 55 y hasta 65cc, con neumático delantero de 14" y trasero de 12", preparación libre.

- Platos blancos con números negros

-Tengan mínimo ocho y un máximo de diez años al primero de enero del año del campeonato.

85cc MiniCross 10 a 12 años

Motocicletas con cilindrada sobre 75cc y hasta 85cc motos 2 T y sobre 100cc y hasta 150cc motos 4 T, con neumático delantero hasta de 19" y el trasero hasta de 17", preparación libre.

- Platos negros con números blancos

-Tengan mínimo diez y un máximos de doce años al primero de enero del año del campeonato.

85cc MotoCross 13 a 15 años

Motocicletas con cilindrada sobre 75cc y hasta 85cc, motos 2 T y sobre 100cc y hasta 150cc, motos 4 T, con neumático delantero hasta de 19" y el trasero hasta de 17", preparación libre.

- Platos blancos con números negros

- Tengan mínimo trece y un máximo de quince años al primero de enero del año del campeonato.

MX2 (125CC 2T, 250CC 4T) 15 años

Motocicletas con cilindrada sobre 100cc y hasta 125cc, de 2 tiempos y para motocicletas sobre 175cc y hasta 250cc de 4 tiempos.

- Platos negros con números blancos

- Tengan mínimo 15 años cumplidos al primero de enero del año del campeonato.

MX1 A (250CC 2T, 450CC 4T) más 16 años

Motocicletas con cilindrada sobre 175cc y hasta 250cc de dos tiempos y para motocicletas sobre 290cc y hasta 450cc de 4 tiempos.

- Platos blancos con Números negros

- Tenga mínimo 16 años de edad al primero de enero del año del campeonato.

MX1 B (250CC 2T, 450CC 4T) más 33 años

Motocicletas con cilindrada sobre 175cc y hasta 250cc de dos tiempos y para motocicletas sobre 290cc y hasta 450cc de 4 tiempos.

- Platos verdes con números blancos

- Tenga mínimo 33 años de edad al primero de enero del año del campeonato.

MASTER + 40 años

Motocicletas con cilindradas libre y preparación libre

- Platos negros con números blancos
- Tenga mínimo 40 años de edad al primero de enero del año del campeonato

MASTER + 45 años

Motocicletas con cilindradas libre y preparación libre

- Platos blancos con números negros
- Tenga mínimo 45 años de edad al primero de enero del año del campeonato

MECANICA NACIONAL

Motocicletas de producción (que no sean de competencia original de fábrica) sin cambiar el diseño de sus partes originales de fábrica, dichas partes podrán ser modificadas mas no remplazadas, con cilindrada de hasta 200cc en motocicletas de 2 tiempos y hasta 230cc en motocicletas de 4 tiempos.

- Platos blancos con números negros
- Tenga mínimo 16 años de edad al primero de enero del año del campeonato.

3.1.2 LAS MOTOCICLETAS

Las motocicletas permitidas van en relación directa a las clases basándose en el reglamento técnico de la FIM de MotoCross, definidas como vehículos de dos ruedas con tracción en una rueda en contacto con el suelo.

Los pesos de las motos deberán tener relación con las especificaciones del fabricante teniendo un mínimo en las siguientes categorías:

85cc 65 Kg. Sin combustible

125cc 88 Kg. Sin combustible

250cc 98 Kg. Sin combustible

El 1% de tolerancia después de haber terminado la carrera esta permitido. Cualquier tipo de sistema de telemetría está prohibido, al igual que cualquier tipo de comunicación electrónica entre el piloto y su equipo, lo que si estará permitido es cualquier tipo de instrumento para el control de vueltas y de tiempo automatizado proporcionado por el organizador.

## ART. 4.1 RECORRIDO

### 4.1.1. ESPECIFICACIONES DEL RECORRIDO

Ver las normas ULM para los circuitos de MotoCross (SMCC)

## SEGURIDAD



Ver las normas ULM para los circuitos de MotoCross (SMCC)

## INSPECCION

La Comisión de MotoCross de la FEM inspeccionará y aprobará todos los circuitos. Estas inspecciones serán realizadas previas a la fecha del evento válido para el Campeonato Nacional. La responsabilidad por la inspección de un circuito recae sobre la Asociación o Comité Organizador, la inspección del circuito se debe realizar mínimo 2 semanas antes de la competencia. Pero tiene que ser realizada por la CMS/FEM. Para el resto de los aspectos vinculados a la inspección, véase las normas ULM, para los circuitos de MotoCross (SMCC)

### 5.1. REGLAMENTO PARTICULAR

El Reglamento Particular debe ser conforme a las Normas de la CMS/ ULM

#### 5.1.1 ACEPTACION

La FEM determinará cada año los conceptos de aceptación

El piloto podrá inscribirse para el campeonato nacional siempre y cuando posea la licencia FEM apropiada; Haya sido autorizado por su Asociación ó Comité; Tener las edades mínimas y máximas dentro de sus categorías. Ver Art. 3.

La confirmación de participación debe realizarse como mínimo con 1 día de antelación a la fecha del evento, será decisión del director de la prueba y del organizador autorizar la participación después de este plazo.

#### 5.1.2. ZONA DE SALIDA

Se permitirá un máximo de treinta pilotos por evento. De haber más de 30 pilotos éstos serán seleccionados de acuerdo a una prueba previa de clasificación. De no haber un mínimo de 10 pilotos al momento de la partida se podrán fusionar dos categorías pero serán puntuadas independientemente.

### 6.1 CARRERAS

#### 6.1.1 SELECCIÓN DE LA MAQUINA

Se permite un máximo de dos máquinas. Los pilotos tienen la posibilidad de cambiar su máquina entre las carreras (mangas). La elección final debe ser hecha 10 minutos antes del comienzo de cada carrera.

#### 6.1.2 TIEMPOS DE LAS CARRERAS

Todos los eventos deben contar con dos carreras separadas:

10 minutos + 2 vueltas para la clase 50cc B de 4 a 6 años

10 minutos + 2 vueltas para la clase 50cc A de 6 a 8 años

15 minutos + 2 vueltas para la clase 65cc

20 minutos + 2 vueltas para las clases 85 Minicross y MotoCross

30 minutos + 2 vueltas para las clases MX1 y MX2

15 minutos + 2 vueltas para las clases Master +40 y +45 años

12 minutos + 2 vueltas para la clase Mecánica Nacional

Los horarios de partida se determinarán en el Reglamento Particular sin exceder las 9:30 horas para el inicio y las 16:30 horas para el final incluyendo premiación

#### 6.1.3 PROCEDIMIENTO DE PARTIDA

El orden de partida de los pilotos en la grilla para ambas carreras es determinado por los resultados del mejor puesto obtenido en la carrera ó campeonato anterior o de la práctica clasificatoria.

10 minutos antes de la partida:

El ingreso de motocicletas a la zona de pregrilla es prohibido. Todas las máquinas deben estar en la zona de espera. La multa por la violación de esta regulación es la exclusión de la carrera en cuestión.

5 minutos antes de la partida:

Después de una señal de un silbato, todos, excepto los pilotos y un mecánico por piloto deja la zona de espera. Los pilotos deben de prepararse para la partida.

A partir de entonces:

Con la decisión del Director de Carrera y después de la señal del silbato, el juez de partida levantará una bandera verde y desde ese momento todos los pilotos dejarán la zona de espera e ingresarán en orden a la grilla de partida. El mecánico debe permanecer en la zona de espera hasta que la partida haya sido dada.

Una vez que un piloto ha tomado su posición en la grilla de partida, no puede cambiarla, no puede regresar a la zona de espera o recibir asistencia.

Cuando todos los pilotos están en la línea de partida, el juez de salida levantará una señal de “15 segundos” durante 15 segundos completos. Pasados los 15 segundos, él levantará una señal de “5 segundos” y la grilla descenderá entre 5 y 10 segundos después de que la señal de “5 segundos” es mostrada.

El Miembro del Jurado de la CMS ordenará el descenso de la grilla de Partida.

- Para los Campeonatos Nacionales de MotoCross una segunda fila no es permitida.
- Se efectuará una partida en masa con los motores encendidos.

- Si un piloto tiene problemas mecánicos en la grilla de partida, él debe esperar por asistencia hasta que la grilla de partida haya caído. Una vez que la grilla de partida haya descendido, él puede recibir la ayuda de su mecánico, sólo en esta posición.
- La multa por la violación de esta regulación es la exclusión de la carrera en cuestión.
- El área frente a la grilla de partida deberá ser restringida y se preparará de una manera consistente proveyendo las condiciones tan igual como sea posible para todos los pilotos.
- En el área detrás de la grilla de Partida, nadie excepto los pilotos, oficiales y fotógrafos se permitirán. Se permite a los pilotos arreglar esta área siempre y cuando no utilicen herramientas ni tengan asistencia externa.
- Nadie excepto los oficiales estará permitido en esta área.

El uso de dispositivos adicionales por parte de los pilotos en la grilla de partida, está prohibida.

#### 6.1.4. PARTIDA FALSA

Una bandera roja “agitada” indicará una falsa partida. Los corredores tendrán que regresar a la zona de espera y la nueva partida será dada lo antes posible.

#### 6.1.5 REPARACIONES Y REEMPLAZOS

Los pilotos tendrán la posibilidad de reparar su motocicleta o sustituir el silenciador en la zona de reparación, durante la carrera. Cualquier reabastecimiento de combustible debe hacerse con el motor apagado.

#### 6.1.6 AUTORIDADES DE LA CARRERA

##### 6.1.6.1 Presidente del Jurado, Miembros del Jurado

El Jurado Nacional es la máxima autoridad del evento y únicos con derecho a voto en las reuniones de jurado y decisiones sobre el evento.

El nombramiento del Presidente y del Miembro FEM será decidido por el Presidente CMS/FEM o por El Presidente de la FEM. Si el Presidente del Jurado está en la imposibilidad de llegar a tiempo al evento, será reemplazado por otro Miembro del Jurado FEM. La Asociación o Comité asignará a otro Miembro del Jurado (siempre y cuando posea Licencia ULM).

Las Minutas de las reuniones del Jurado tienen que ser enviados por el Presidente del Jurado a la Dirección de la FEM, al Presidente de la CMS/FEM y al organizador hasta 48 horas después de culminado el evento.

##### 6.1.6.2. Delegados Pilotos

La Asociación o Comité organizador debe ser informada al momento de la inscripción de los pilotos del nombre del delegado que lo representará.

#### 6.1.6.3. Director de Carrera

Puede ser designado por la Asociación o Comité organizador previa aprobación de la CMS/FEM y debe haber culminado con éxito un seminario organizado por la CMS/ULM o FIM para poder optar por la licencia de “Director de Carrera”. Los seminarios hechos en Noviembre y Diciembre, tendrán validez a partir del 1ro de Enero del año entrante.

#### 6.1.2.4 Oficial de Medioambiente

Es obligatoria la presencia de un Oficial de Medioambiente designado por la FEM. Todo poseedor de una Licencia ULM o FIM y/o una credencial para el evento y todo aquel que esté involucrado en el mismo, está sujeto a la autoridad del Director de Carrera y al Jurado nacional.

Las acciones de los mencionados, juzgadas por los oficiales responsables que no concuerden con las reglas FEM, ULM o FIM; o en general acciones por mostrar una actitud antideportiva o en contra los mejores intereses del deporte o el evento en cuestión, están sujetos a acciones disciplinarias como está establecido por el Código Disciplinario y de Arbitraje ULM. Asimismo un piloto puede ser responsable por las acciones de los miembros de su equipo.

#### 6.1.2.5 REUNION ENTRE ORGANIZADORES Y JURADO NACIONAL

Debe realizarse una reunión entre los Organizadores y el Jurado Nacional el día de los entrenamientos oficiales, previo al inicio de las prácticas, una vez terminado el primer control del circuito. A esta reunión pueden asistir los Oficiales involucrados en el evento

(Director de Carrera, Jefe de Cronometraje, Jefe de Control Técnico, Jefe de Zonas, Médico Oficial, entre otros)

#### ART.7.1. DETENCIÓN DE LA CARRERA

El Director de la Carrera tiene derecho por propia iniciativa, por medidas urgentes de seguridad, o por otras causas de fuerza mayor, a detener una carrera prematuramente o cancelar parte o el evento completo.

Si una carrera es detenida antes de completar el 50% del tiempo previsto para la misma, se realizará una nueva partida que tendrá lugar 30 minutos después de la detención de la carrera inicial. Se permite el cambio de motocicletas. El último cambio debe ser hecho 10 minutos antes del reinicio de la partida.

El director de carrera puede excluir de la nueva partida a uno a más pilotos, si considera que han cometido alguna falta en la carrera que fue detenida.

Si una carrera es detenida después de haber transcurrido más del 50% del tiempo previsto para la misma, la carrera será considerada completa. El orden final se determinará en base a los lugares de los pilotos en la vuelta anterior al despliegue de la bandera roja.

Cualquier piloto(s) que el Director de Carrera determine que haya sido responsable del despliegue de la bandera roja, se colocará (n) detrás de los pilotos que hayan completado un número igual o mayor de vueltas.



Excepto en el caso de una falsa partida, una carrera puede ser reiniciada, solo una vez si es necesario, detener una carrera más de una vez, ésta será declarada nula y sin validez.

#### 8.1. ASISTENCIA EXTERNA – RECORTE DE RECORRIDO

Cualquier asistencia desde fuera del recorrido está prohibida, salvo que lo ordene un comisario designado por el organizador cuando sea necesario por causa de seguridad.

La pena por violar ésta disposición es la exclusión de la carrera. Solo se permitirá la ayuda externa para las categorías 50cc B (4 a 6 años y 50cc A (6 a 8 años) para lo cual se permitirá el ingreso de dos personas adultas máximo por corredor al circuito.

Debe reservarse a un lado de la pista, una zona para las reparaciones durante la carrera. En esta área solo será permitida la presencia de los mecánicos que hagan las reparaciones a los motores o ajustes durante la carrera; de los señalizadores y representantes de la industria.

Cualquier parte de la motocicleta, excepto el chasis que debe estar sellado, puede ser ajustado o reemplazado. Para los silenciadores ver Art. 79.03 del Reglamento Técnico de MotoCross.

Durante las prácticas y las carreras las consultas entre los miembros o un equipo y los pilotos están restringidas a la zona de reparaciones y señalización. Los pilotos que se detengan a lo largo del recorrido para consultar con otras personas pueden obstruir el progreso de otros pilotos que se detengan a lo largo del recorrido y ésta acción será considerada como asistencia externa.

Cualquier reabastecimiento de combustible debe hacerse con el motor apagado, los pilotos que entren a la zona de reparación deben pararse antes de retomar nuevamente a la pista, la violación a ésta regla se penará con la exclusión de la carrera en cuestión.

Un piloto que, durante una carrera entre al paddock con su motocicleta, no podrá reanudar dicha carrera, no se permite la radio – comunicación con los pilotos.

El uso de dispositivos adicionales por parte de los pilotos en la grilla de partida, está prohibida.

Está prohibido recortar el recorrido. La pena por recortar el recorrido será la exclusión de la respectiva sesión de práctica o carrera. Si es necesario el Jurado podrá decir sanciones adicionales.

Un piloto que haya salido del recorrido solo puede continuar la carrera si entra de nuevo a la pista con prudencia desde el punto más cercano a donde haya salido.

#### 9.1 SEÑALES OFICIALES

Las señales oficiales serán dadas por medio de banderas que midan aproximadamente 750 x 600 Mm., como sigue:

SEÑAL DE BANDERAS	SIGNIFICADO
Roja agitada	Parada obligatoria para todos
Negra y un cartel con el # de un piloto	El piloto señalado debe parar (DESCALIFICADO), la orden debe ser emitida por el Director Carrera.
Amarilla “inmóvil”	Peligro, conduzca lentamente
Amarilla “agitada”	Peligro inmediato, prepararse para parar. Prohibido adelantar entre pilotos.
Azul “agitada”	Precaución, el piloto está próximo a ser adelantado, ceder el paso a los 3 primeros que llevan 1 vuelta de diferencia, (la bandera azul debe ser utilizada por comisarios especializados solo en este tipo de banderas)
Verde	Ingreso de pilotos a la grilla de salida
Blanca	<p>Será presentada inmóvil cuando un vehículo de servicio esté sobre la pista.</p> <p>Será presentada <b>agitada</b> en el sitio donde el vehículo se encuentre en movimiento.</p> <p>En el momento que el vehículo se detenga en la pista, la bandera blanca será <b>substituida</b> por bandera amarilla.</p> <p>El hecho que haya un vehículo de servicio en la pista no significa que la carrera se haya detenido.</p>
A cuadros negros y blancos	Final de carrera

La edad mínima para los comisarios de bandera debe ser de 16 años. Los cuales deben estar debidamente identificados

## 10. 1 CRUCE DE LA LINEA DE CONTROL

El tiempo en el cual una motocicleta cruza la línea de control, debe ser registrado en el momento que la parte más avanzada del mismo cruce la línea.

## 11.1 RESULTADOS

El ganador de la carrera será el piloto que cruce primero la línea de llegada. Los pilotos que aún se encuentren corriendo, entonces serán detenidos una vez cruzada la línea de llegada.

El cronometraje se detendrá a los 5 minutos posteriores a la llegada del ganador. Se tomarán en cuenta las vueltas que dieron los pilotos hasta el momento que se detuvo el cronometro.

El ganador del evento será el piloto que haya obtenido la mayor cantidad de puntos, sumadas las dos mangas.

En caso de empate, se tomará en cuenta la mejor ubicación de la segunda manga.

Se considera para la clasificación General

El ganador será el piloto que haya obtenido la mayor cantidad de puntos independiente del número de mangas que haya finalizado

En caso de empate, se tomará en cuenta la cantidad de los mejores lugares.

Si todavía hubiere empate, los puntos acumulados en la segunda manga determinarán el orden del lugar en el orden final.

Todos los resultados deben ser homologados por el Jurado.

Es obligatorio, por parte de los organizadores del evento, enviar vía fax ó mail inmediatamente después del final del evento, los resultados oficiales a la FEM y a los próximos organizadores.

## 12. 1 PUNTUACIÓN PARA LOS CAMPEONATOS

Los puntos serán adjudicados a los pilotos en cada carrera, como siguen:

1er. Lugar 25 puntos

2do. Lugar 22 puntos

3er. Lugar 20 puntos

4to. Lugar 18 puntos

5to. Lugar 16 puntos

6to. Lugar 15 puntos

7mo. Lugar 14 puntos

8vo. Lugar 13 puntos

9no. Lugar 12 puntos

10mo. Lugar 11 puntos

11er. Lugar 10 puntos

12do. Lugar 09 puntos

13er. Lugar 08 puntos

14to. Lugar 07 puntos

15to. Lugar 06 puntos

16to. Lugar 05 puntos

17mo. Lugar 04 puntos

18vo. Lugar 03 puntos

19vo. Lugar 02 puntos

20vo. Lugar 01 puntos

### 13.1 PROTESTAS

Las protestas serán aceptadas de acuerdo a lo estipulado en el Código Disciplinario y Arbitraje de la ULM y el Reglamento Particular, el reclamo será por escrito y deberá estar acompañado por la cantidad de USD 50 dólares o el equivalente en moneda local, que serán reembolsados si el reclamo es justificado. El piloto deberá entregar el reclamo a su delegado y éste lo presentará al Director de la Carrera, el cual deberá inmediatamente proceder a decidir de acuerdo a lo estipulado en los reglamentos, de ser un reclamo de carácter técnico y contemple el abrir algún componente de la motocicleta de algún piloto éste reclamo será acompañado por la cantidad de USD 150 dólares o el equivalente en moneda local, que será rembolsado si el reclamo es justificado, sino servirá para cubrir los costos de la apertura del componente objeto del reclamo, dicho reclamo será al finalizar la competencia y si es presentado en cualquier momento antes o durante la competencia el piloto objeto del reclamo podrá correr como piloto bajo reclamo. Si por algún motivo el director de la prueba no decide el reclamo, el Delegado de la Asociación ó Comité deberá pedirle al Jurado Nacional resuelva dicho reclamo según los reclamos pertinentes.

- La protesta contra la elegibilidad de un piloto o motocicleta inscrita, tiene que ser hecha antes del inicio de las prácticas oficiales.

- La protesta contra la motocicleta tiene que ser hecha durante los 10 minutos después de la llegada del ganador de la carrera.

- La protesta contra los resultados tiene que ser hecha dentro de los 10 minutos posteriores a la publicación de los mismos.

#### 14.1 SANCIONES

Cuando un Piloto, Mecánico, Representante, Delegado u otra persona ligada al equipo del piloto cometa una infracción durante el evento será sancionado de acuerdo a lo que establece los Art. 37 y 38 del reglamento interno de la FEM.

#### 15.1 CEREMONIA DE ENTREGA DE PREMIOS

Los primeros tres pilotos de cada carrera deben tomar parte de una ceremonia de premiación que tendrá lugar inmediatamente después de cada prueba o finalizada la competencia.

#### 16. 1 CLASIFICACION FINAL PARA EL CAMPEONATO

Para cada clase, todos los resultados serán considerados para la clasificación final.

Los puntos serán atribuidos para cada carrera en conformidad con la escala indicada en el Art. 12.1.

#### 17. 1 REGLAMENTO ULM Y FIM

Cualquier duda o vacío en los reglamentos de la FEM serán consultados en los reglamentos de la ULM y la FIM y serán acatados según éstos. Cualquier piloto, mecánico o miembro



del equipo no podrá desconocer los Reglamentos Particulares, FEM, ULM y la FIM, el no estar al tanto de esto no lo exime de responsabilidad alguna.